

رأي
مجلس المنافسة

حول الارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية

حالة المحروقات (الغازوال والبنزين)

ر/3/22

www.conseil-concurrence.ma

رأي مجلس المنافسة رقم: ر/3/22



رأي
مجلس المنافسة

حول الارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية

حالة المحروقات (الغازوال والبنزين)

ر/22/3



صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله

"وبنفس العزم، فإن التعاقد الاقتصادي الجديد، يقتضي الاهتمام بمنظومة الإنتاج الاقتصادي، وإذكاء روح المبادرة الحرة، خاصة من خلال تشجيع المقاولات الصغرى والمتوسطة، بما ينسجم مع روح الدستور الجديد، الذي يكرس دولة القانون في مجال الأعمال، ومجموعة من الحقوق والهيئات الاقتصادية، الضامنة لحرية المبادرة الخاصة، ولشروط المنافسة الشريفة، وآليات تخليق الحياة العامة، ولضوابط زجر الاحتكار والامتيازات غير المشروعة، واقتصاد الريع، والفساد والرشوة."

مقتطف من الخطاب الملكي السامي بمناسبة الذكرى الثانية عشرة لعيد العرش، بتاريخ 28 شعبان 1432 الموافق لـ 30 يوليو 2011

طبقا لمقتضيات القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة، اتخذ مجلس المنافسة المبادرة للإدلاء برأي بشأن الارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية، حالة المحروقات (الغازوال والبنزين).

في هذا الصدد، وبناء على أحكام القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة والقانون رقم 104.12 المتعلق بحرية الأسعار والمنافسة، وبعد الاستماع إلى المقرر العام والمقررين المكلفين بملف مبادرة الإدلاء بالرأي، خلال اجتماع الدورة الثامنة والعشرون للجلسة العامة، المنعقدة يوم 3 صفر 1441 الموافق لـ 31 غشت 2022، أصدر مجلس المنافسة هذا الرأي.

رأي مجلس المنافسة عدد ر/22/3

الصادر في 3 صفر 1441 الموافق لـ 31 غشت 2022

بشأن الارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية، حالة المحروقات (الغازوال والبنزين)

إن مجلس المنافسة،

بناء على القانون رقم 104.12 المتعلق بحرية الأسعار والمنافسة الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.14.116 الصادر في 2 رمضان 1435 الموافق ل 30 يونيو 2014؛

وعلى القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.14.117 الصادر في 2 رمضان 1435 الموافق ل 30 يونيو 2014؛

وعلى المرسوم رقم 2.14.652 الصادر في 8 صفر 1436 الموافق لفاتح دجنبر 2014 القاضي بتطبيق القانون رقم 104.12 المتعلق بحرية الأسعار والمنافسة؛

وعلى المرسوم رقم 2.15.109 الصادر في 16 شعبان 1436 الموافق ل 4 يونيو 2015 القاضي بتطبيق القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة؛

وتطبيقا لمقتضيات المادة 21 من النظام الداخلي لمجلس المنافسة؛

وبناء على قرار مجلس المنافسة عدد 40/ق/2021 الصادر في 23 رمضان 1443 الموافق لـ 25 أبريل 2022، الذي اتخذ بمقتضاه المبادرة للإدلاء برأي بهدف دراسة تأثير الارتفاع الكبير في أسعار المواد الخام والمواد الأولية في السوق العالمية، وتداعياته على السير التنافسي للأسواق الوطنية، حالة المحروقات (الغازوال والبنزين)؛

وعلى قرار المقرر العام لمجلس المنافسة، السيد خالد البوعياشي، رقم 056/2022، الصادر في 24 رمضان 1443 الموافق لـ 26 أبريل 2022، والمتعلق بتعيين السيدين عبد الهادي الفلاح وياسين العلواوي كمقررين مكلفين بملف المبادرة، تطبيقا لأحكام المادة 27 من القانون رقم 104.12 المتعلق بحرية الأسعار والمنافسة؛

وبعد تحقق رئيس مجلس المنافسة من توفر النصاب القانوني، عملا بأحكام المادة 31 من النظام الداخلي للمجلس؛

وبعد تقديم مشروع الرأي من لدن المقرر العام والمقررين المكلفين بملف المبادرة، خلال اجتماع الدورة الثامنة والعشرين للجلسة العامة، المنعقدة بتاريخ 3 صفر 1441 الموافق لـ 31 غشت 2022؛

وبعد التداول في مشروع الرأي خلال اجتماع الدورة الثامنة والعشرين للجلسة العامة، المنعقدة بتاريخ 3 صفر 1441 الموافق لـ 31 غشت 2022، تطبيقا لأحكام المادة 14 من القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة،

أصدر الرأي التالي:

فهرس

لائحة الجداول

لائحة الرسوم البيانية

أولا: تقديم عام لمضمون الرأي

1. تقديم سياق ومضمون الرأي

بواسطة قراره عدد 40/ق/2022 المؤرخ في 25 أبريل 2022، اتخذ مجلس المنافسة مبادرة للإدلاء برأي بهدف دراسة انعكاسات الارتفاع الحاد لأسعار المواد الخام والمواد الأولية على الصعيد العالمي على السير التنافسي للأسواق الوطنية.

ويأتي هذا القرار في سياق اقتصادي يتسم بتصاعد شبه معمم لأسعار البيع للمستهلكين، يشمل تقريبا جميع المواد الأساسية، ومن شأنه الإخلال بالسير التنافسي في للأسواق الوطنية.

في هذا السياق، اعتبر المجلس أنه من الملائم أن نتساءل إذا ما كان الارتفاع المسجل على مستوى السوق المحلي مرتبط فقط بعوامل خارجية ذات الصلة بتصاعد أسعار المواد الأولية المستوردة أم له صلة بعناصر أو ممارسات محظورة بمقتضى القانون رقم 104.12، لاسيما الاتفاقات أو حالات الاستغلال التعسفي لوضع مهيمن.

وتحقيقا لهذه الغاية، حدد المجلس كهدف توفير عناصر إجابة وفهم للأسباب الكامنة وراء تقلبات أسعار بيع بعض المنتجات والمواد، وتقييم عواقبها على الأسواق الوطنية، واقتراح التدابير الرامية إلى تحسين السير التنافسي لهذه الأسواق.

علاوة على ذلك وتطبيقا للقرار سالف الذكر، جرى اختيار 13 منتوجا من أنواع المنتجات المنتسبة للمواد الأساسية (المنتجات الغذائية ومنتجات الطاقة ومواد البناء[1]) في إطار هذا الرأي.

وسيقسم رأي المجلس إلى عدة أجزاء. بمعنى آخر، سينكب المجلس على الإدلاء بآراء موضوعاتية ومنفصلة تهم كل نوع من المنتجات المختارة، وتشمل رأيا بشأن منتجات الطاقة، وآخر حول مواد البناء، وأخيرا رأيا حول المنتجات الغذائية.

في الجزء الأول من هذا التقرير، منحت الأولوية لمنتجات الطاقة والمتجلية، بالخصوص، في الغازوال والبنزين، وذلك لسببين رئيسيين:

أولا: يشكل هاذين المنتجين بالنسبة للمغرب حوالي 50 بالمائة من قيمة واردات منتجات الطاقة بجميع أصنافها؛

ثانيا: ينعكس ارتفاع أسعار الغازوال والبنزين على تكاليف النقل والإنتاج بالنسبة لجميع الأنشطة الاقتصادية تقريبا.

وفي إطار مشروع الرأي الحالي، سيعمل مجلس المنافسة، في مرحلة أولى، على دراسة الإطار القانوني والتنظيمي المنظم لأسواق الغازوال والبرنزين، لاسيما كيفيات الولوج إليها. وسيقوم، في مرحلة ثانية، بتحليل بنية هذه الأسواق وخصوصياتها، حيث سيقوم بافتحاص سيرها في مراحلها القبلية (التموين والتخزين) والبعدية (شبكات التوزيع).

وفي مرحلة ثالثة، سينصب التحليل على تقييم تداعيات تصاعد أسعار هذه المنتجات على الصعيد الدولي على أسعار البيع على المستوى الوطني، وذلك بدراسة العلاقة الترابطية التي تجمع أسعار المنتجات المكررة بأسعار برميل النفط الخام من جهة، وبين أسعار المنتجات المكررة على الصعيد الدولي وأسعار البيع في السوق الوطنية من جهة أخرى.

1 في الوقت الذي انكب فيه المجلس على إعداد هذا الرأي، توصل هذا الأخير بطلب من البرلمان لإبداء رأيه بشأن مسألة ارتفاع الأسعار الذي انعكس على قطاع مواد البناء.

إضافة إلى ذلك، سيرتكز الرأي الحالي على تحليل تطور بنية أسعار بيع الغازوال والبنزين، عبر تفكيكها وفقا لمختلف التكاليف المشكلة لها من جهة، وتطور مستويات هوامش الربح لكل فاعل خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2022، التي تم تحديدها في الورقة التأطيرية المشار إليها أعلاه، من جهة أخرى.

كذلك، تجدر الإشارة إلى أن مجلس المنافسة قام، في وقت سابق، بدراسة سوق المحروقات السائلة في إطار رأيه عدد ر/19/1 الصادر في 14 فبراير 2019 والمتعلق بمشروع قرار الحكومة بشأن تسقيف هوامش ربح لمحروقات السائلة. وعليه، سيمكن الرأي الحالي من مراجعة التوصيات التي أصدرها المجلس في سياق الرأي المذكور، عن طريق التحقق من قابلية تفعيلها وأخذ تلك التي لا تزال وجيهة بالنظر للتطورات التي شهدتها الأسواق المعنية.

وأخير، تجدر الإشارة إلى أن هذه الأسواق تشكل أيضا موضوع إحالة تنازعية مفتوحة، تتعلق باحتمال وجود ممارسات منافية لقواعد المنافسة، حيث لم يتخذ المجلس بعد قرارا نهائيا بشأنها.

2. الإطار القانوني للرأي

يندرج هذا الرأي في إطار مقتضيات المادة 4 من القانون رقم 20.13 المتعلق بمجلس المنافسة، لاسيما الفقرة 3 منها التي تنص على أنه "يمكن للمجلس اتخاذ المبادرة للإدلاء برأي حول مل مسألة متعلقة بالمنافسة، وينشر الرأي المذكور بالجريدة الرسمية ليطلع عليه العموم".

كملاحظة تمهيدية، ومن أجل تحديد نطاق تدخله، يذكر مجلس المنافسة أن الرأي الحالي يندرج ضمن الاختصاصات الاستشارية المخولة له، ولا علاقة له بالاختصاصات التنازعية. وبالتالي، سيبت فقط في المسائل المتعلقة بالمنافسة ذات الطابع العام، ولن ينكب على التكييف القانوني للسلوكيات والممارسات التجارية للفاعلين في الأسواق ذات الصلة.

في الواقع، تكمن الحالات التي يمكن فيها للمجلس نفسه[2] تقييم شرعية ممارسة وعلاقتها بقانون المنافسة، والمشروطة بتفعيل المسطرة الحضورية المنصوص عليها في مقتضيات القانون رقم 104.12، فقط في الإحالة التنازعية التي تتقدم بها الإدارة والهيئات المشار إليها في الفقرة الأخيرة من المادة 5 من القانون رقم 20.13 المذكور أعلاه، والمحاكم بشأن الممارسات المثارة في القضايا المحالة عليها[3]. ويتعلق الأمر، في هذه الحالة، بالمقتضيات ذات الصلة بالممارسات المنافية لقواعد المنافسة.

ومن تم، يسعى مجلس المنافسة من خلال هذا الرأي إلى الإجابة على السِؤال المتعلق بمعرفة ما إذا كان الارتفاع المسجل في السوق الوطنية يعزى إلى عوامل خارجية متعلقة بتصاعد أسعار منتجات الغازوال والبنزين المستوردة، أم يرتبط بعناصر أخرى ذات الصلة بممارسات يحظرها القانون رقم 104.12، لاسيما الاتفاقات أو حالات الاستغلال التعسفي لوضع مهيمن.

3. مسطرة التحقيق

في إطار التحقيق في مشروع الرأي الحالي، عقد مجلس المنافسة 10 جلسات للاستماع للأطراف المعنية بالموضوع. ويتعلق الأمر ب:

2 الفقرة الأولى من المادة 4 من القانون رقم 20.13.

3 الفقرة الأولى من المادة 6 من القانون رقم 20.13.

- وزارة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة؛
- الشركة المغربية لتوزيع المحروقات "Afriquia SMDC"؛
- شركة "Vivo Energy Maroc"؛
- شركة "TotalEnergies Marketing Maroc"؛
- شركة "Green Oil"؛
- شركة "OLA Energy"؛
- الشركة المغربية للنفط "SOMAP"؛
- شركة "Winxo"؛
- تجمع النفطيين المغاربة؛
- الجامعة الوطنية لأرباب وتجار ومسيري محطات الوقود بالمغرب.

وجرى إغناء وتعزيز التحقيق أيضا بالمعطيات الواردة في عدة تقارير عمومية، من ضمنها، على الخصوص، رأي مجلس المنافسة المؤرخ في 14 فبراير 2019 والمتعلق بمشروع قرار الحكومة بشأن تسقيف هوامش ربح لمحروقات السائلة، وتقرير المجلس الأعلى للحسابات الصادر في دجنبر 2016 والمتعلق بالمخزونات الاحتياطية بالمغرب.

وأخيرا، جرى إرسال طلبات الإمداد بالمعلومات واستبيانات مفصلة بهدف استقاء المعطيات من مختلف الفاعلين في السوق، ومن الوزارتين المكلفتين بالمالية والطاقة.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الاستبيانات استهدفت كافة الفاعلين في السوق، بمن فيهم الأطراف التي تم الاستماع إليها والتي لم يتم الاستماع إليها.

ثانيا: تذكير بالإطار القانون التنظيمي المنظم لسوق الغازوال والبنزين

1. الإطار القانوني والتنظيمي الجاري به العمل

ستتطرق هذه الفقرة إلى تطور الإطار القانوني والتنظيمي المنظم لأسواق الغازوال والبنزين، ودراسة أبرز الإشكاليات التنافسية المنبثقة عنها.

ويجب التذكير أولا بأنه رغم قرار تحرير أسعار الغازوال والبنزين، المتخذ عند متم سنة 2015، إلا أن هذه الأسواق تظل مؤطرة بنصوص تنظيمية مفصلة، إذ تم بموجبها إحداث نظام للترخيص للولوج إلى هذه الأسواق، وإخضاع جميع الأنشطة المتعلقة بهذه المنتجات لمراقبة إدارية دقيقة.

في الواقع، يتعلق الأمر بقطاع تنظمه عدة نصوص تشريعية وتنظيمية، تؤطر مختلف الجوانب المتعلقة بالمنتجات المذكورة على صعيد جميع مستويات سلاسل القيمة الخاصة بها، بما فيها الاستيراد والتسلم والتخزين والتوزيع.

وتتجسد النصوص الرئيسية فيما يلي:

القوانين

- الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها؛
- القانون رقم 4.95 القاضي بتغيير وتتميم الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها.

المراسيم

- المرسوم رقم 2.72.513 الصادر في 7 أبريل 1973 بتطبيق الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها؛
- المرسوم رقم 2.95.699 الصادر في 22 ماي 1996 والقاضي بتغيير وتتميم المرسوم رقم 2.72.513 الصادر في 7 أبريل 1973 بتطبيق الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها.

القرارات

- قرار وزير الطاقة والمعادن والماء والبيئة رقم 1474.08 المؤرخ في 8 غشت 2008، والقاضي بتغيير القرار رقم 393.76 المتعلق بالمخزونات الاحتياطية للمنتجات النفطية؛
- قرار وزير الطاقة والمعادن رقم 1282.06 الصادر في 30 يونيو 2006، والمتعلق بشبكة التوزيع بالتقسيط للمسترجعين إلى مصفاة الهيدروكاربورات غير غاز النفط المسال.

وعلاوة على هذه النصوص، تم اعتماد قرارات وزارية أخرى، صدر أخرها بتاريخ 16 يوليوز 2021. وتتمحور هذه القرارات حول جودة هذه المنتجات، لاسيما السمات التي يجب استيفاؤها بهدف التحقق من قابلية هذه المنتجات للاستهلاك.

ومن تم، يتضح أن هذا النشاط يشكل موضوع إطار قانوني وتنظيمي يعود تاريخه إلى سنة 1973 [4]، ويظل قائما على الرغم من صدور قانون جديد سنة 2015 تحت عدد 67.15 [5]، والذي لم يدخل حيز التنفيذ بسبب عدم صدور النصوص التطبيقية المرتبطة به.

4 ظهير بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها (الجريدة الرسمية المؤرخة في 21 مارس 1973).

5 القانون رقم 67.15 القاضي بتغيير وتتميم الظهير بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها (الجريدة الرسمية المؤرخة في 21 مارس 1973).

وكان يفترض أن يواكب هذا القانون الأخير التحولات الكبرى التي شهدها قطاع المحرقات على الصعيدين الدولي والوطني بهدف ضمان إمدادات وطنية منتظمة، والرفع من جودة الخدمات المقدمة للمستهلكين[6].

أ. سوق أنشطة الاستيراد والتسلم والتخزين في مراحلها القبلية

من أجل ممارسة نشاط استيراد الهيدروكاربورات المكررة، تشترط النصوص التنظيمية الجاري بها العمل[7] الحصول على رخصة مسلمة من الوزارة المكلفة بالطاقة. ويتعين على طالب هذه الرخصة استيفاء شرطين تراكميين، إذ يتوجب عليه، من جهة، التوفر على القدرات التقنية والمالية الكافية، والتوفر، من جهة ثانية، على القدرات الكفيلة بالوفاء بالتزامات توفير المخزون الاحتياطي، على ألا تقل سعة هذه القدرات عن 2.000 متر مكعب. وقد تكون هذه القدرات إما مملوكة بصفة ذاتية أو مستأجرة بموجب عقد[8].

وتستغرق آجال معالجة طلبات الحصول علة الرخصة 6 أشهر، اعتبارا من تاريخ التوصل بالملف كاملا. ويعتبر عدم الرد على الطلب عند انتهاء الآجال بمثابة الموافقة على منح الرخصة.

كما تنص النصوص التنظيمية أيضا على إمكانية تفويت أو دمج رخصة التكفل بالتكرير، شريطة الحصول على ترخيص من الوزارة المكلفة بالطاقة.

وفيما يتعلق بالتخزين، تجدر الإشارة إلى أن إحداث أو نقل مستودع التخزين يخضع مقدما لترخيص من طرف الوزير المكلف بالطاقة. في الواقع، تحدد المادة 16 من القانون رقم 1.72.255 الصادر في 22 فبراير 1973 قائمة الوثائق الواجب إرفاقها بطلب الترخيص، وتضم، من بين أمور أخرى، رخصة البناء المسلمة من السلطة الجماعية.

كما يتعين على الفاعلين الامتثال لمجموعة من القواعد المتعلقة بمستوى المخزون. ويلزمون، في هذا الصدد، بالتوفر على مخزون احتياطي يعادل 60 يوما من مبيعاتهم في السوق الداخلية، على ألا تقل سعته عن 2.000 متر مكعب.

زيادة على ذلك، يتعين على الموزعين التوفر في كل جهة، على قدرات تخزين كافية لتكوين وصيانة مخزون احتياطي يعادل 30 يوما من مبيعاتهم من المنتجات النفطية في هذه الجهة[9]. من حيث المبدأ، لا يمكن للموزعين إحداث مخزونهم إلا بعد الحصول على ترخيص من الوزارة المكلفة بالطاقة[10].

وفي حالة الإخلال بهذه المقتضيات، نص القانون رقم 1.72.255 الصادر في 22 فبراير 1973 على تطبيق غرامة مالية قدرها 5 دراهم عن كل متر مكعب من المنتوج المكرر المثبت عدم ادخاره. وتضرب هذه الغرامة في عدد الأيام التي استمر ارتكاب المخالفة خلالها.

---

6 مذكرة التقديم المرفقة بمشروع القانون قبل صدوره.

7 المرسوم رقم 2.95.699 الصادر في 4 من محرم 1417 (الموافق لـ 22 ماي 1996) والقاضي بتغيير وتتميم المرسوم رقم 2.72.513 الصادر في 7 أبريل 1973 بتطبيق الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 18 من محرم 1393 (22 فبراير 1973) يتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها.

8 وفقا لتصريحات ممثل الوزارة المكلفة بالطاقة، منحت هذه الأخيرة، على مدة السنوات الخمس الماضية، أزيد من 80 في المائة من الرخص للفاعلين، مشفوعة بعقود إيجار على مستوى ميناء طنجة المتوسط.

9 المجلس الأعلى للحسابات، تقرير المخزون الاحتياطي المؤرخ في دجنبر 2016.

10 المادة 4 من قرار وزير الطاقة والمعادن والماء والبيئة رقم 1474.08 المؤرخ في 8 غشت 2008، والقاضي بتغيير القرار رقم 393.76 المتعلق بالمخزونات الاحتياطية للمنتجات النفطية.

ب. سوق توزيع الغازوال والبنزين في مراحلها البعدية

علاقة بنشاط توزيع الهيدروكاربورات المكررة في مراحلها البعدية، تنص النصوص التنظيمية الجاري بها العمل على مجموعة متنوعة من الالتزامات تجاه الفاعلين الجدد. وفي هذا السياق، تنص المادة الأولى من القرار رقم 1282.06 المذكور أعلاه على ضرورة توفر الفاعل الراغب في الولوج إلى هذه السوق مسبقا على شبكة توزيع متكونة من 30 محطة خدمة على الأقل.

وفضلا عن هذا الشرط، يخضع إحداث محطات الخدمة لشرط ثاني مرتبط بالنظام التسلسلي:

- داخل دوائر الجماعات الحضرية، يتعين تشييد هذه المحطات على مسافة تبعد بأزيد من 500 متر بخط مستقيم من منشاة موجودة،
- خارج دوائر الجماعات الحضرية، يجب تشييدها على مسافة تبعد بأزيد من 30 كيلومتر من منشأة موجودة وتحمل نفس العلامة التجارية، أو على بعد أكثر من كيلومترين عن المحطة الأكثر قربا من مجموعة محطات.

وتجدر الإشارة إلى أن النصوص التنظيمية الجاري بها العمل تنص على تخصيص أجل لا يتعدى 4 أشهر، ابتداء من تاريخ التوصل بالملف كاملا، لتمكين الوزارة المكلفة بالطاقة من البت في طلب الترخيص بإحداث محطات الخدمة أو تغيير العلامة التجارية لمحطة موجودة أو نقلها إلى مكان آخر. ويمنح الترخيص بصفة تلقائية في حالة عدم اتخاذ القرار بعد انصرام الأجل الممنوح.

كما من المهم التوضيح أن النصوص التنظيمية الحالية لا تسمح بإحداث محطات خدمة مستقلة وغير منتسبة لعلامة تجارية، إذ يتعلق الأمر بنشاط يمارسه حصريا الفاعلون المتكفلون بالتكرير[11].

وعلاقة بنشاط التوزيع، يحظر القانون بيع هذه المنتجات من طرف مورد أو متكفل لشخص آخر من غير المتكفلين بالتكرير المرخصين لهم.

ويستوجب كل إخلال بهذه المقتضيات تطبيق غرامات مالية تتراوح ما بين 5.000 و50.000 درهم. وقد تطبق أيضا على المشتري المعني.

فضلا عن ذلك، يقصد بعبارة "التوزيع"، في مدلول القانون رقم 1.72.255 المشار إليه أعلاه، مجموع العمليات التقنية والادارية المتعلقة ببيع مواد البترول السائلة بالجملة أو بالتقسيط في السوق الداخلية.

ويعني ذلك أن البيع قد يخص المعاملات التجارية بين الشركات (البيع بالجملة) الخاصة بالمهنيين، على غرار الشركات الصناعية وشركات النقل والمكتب الوطني للكهرباء والماء الصالح للشرب ومجموعة المكتب الشريف للفوسفاط، وشبكة محطات الخدمة التي تقدم خدماتها للمستهلك النهائي، على حد سواء.

2. تحليل الإطار القانوني والتنظيمي من وجهة نظر تنافسية

كشفت دراسة الإطار التنظيمي المنظم لهذه السوق عن عدد من النقاط مرتبطة بانشغالات تنافسية. وتتعلق هذه الأخيرة، بالخصوص، بشروط الولوج التي من شأنها استقطاب مزيد من المستثمرين، وبالتالي تحسين السير التنافسي للسوق.

11 يشير مصطلح "موزع"، في القانون الجديد رقم 67.15 سالف الذكر، إلى كل فاعل مرخص له بالتزود مباشر من مصفاة التكرير أو من مستورد من أجل ممارسة نشاط التوزيع.

أ. فيما يتعلق بشروط الحصول على رخصة الاستيراد

تتمثل أحد الشروط الواجب استيفاؤها للحصول على رخصة الاستيراد، وفقا للنصوص التنظيمية الجاري بها العمل، في التوفر على القدرات التقنية والمالية الكافية.

وتفتقر كيفيات تطبيق هذا المعيار إلى الدقة والوضوح، حيث تحتفظ الوزارة المعنية بسلطة تقديرية في البت في الطلبات وتقييمها.

في الواقع، لا تحدد النصوص التنظيمية بدقة الشروط التقنية والمالية التي يتعين على المستثمرين الجدد استيفاؤها للخصول على الرخصة، وهو ما يمنح الوزارة سلطة تقديرية واسعة في تحديد نطاق هذه الشروط.

ومن ثم، قد تفضي عناصر الغموض سالفة الذكر إلى شخصنة عمليات معالجة الطلبات، حسب كل حالة على حدة، وهو ما قد يفضي إلى حالات من انعدام الشفافية، حيث لن يتم تطبق القواعد بنفس الطريقة إزاء طالبي الرخص، والتسبب، بالتالي تحريف سير المنافسة الحرة في هذه السوق.

ب. فيما يتعلق بعدد محطات الخدمة الواجب توفره للشروع في مزاولة نشاط التوزيع

علاقة بهذه النقطة، يظهر أنه من الصعب الالتزام باستيفاء شرط التوفر على حد أدنى من محطات الخدمة، يصل إلى 30 محطة، دفعة واحدة وبمجرد الانخراط في النشاط، قصد ولوج هذه السوق، حيث يستلزم ذلك تعبئة عدد من الوسائل المالية الهامة من قبل المستثمرين الجدد، والذي ليس في متناول المستثمرين الصغار والمتوسطين[12].

ويتزايد حجم هذا العبء المالي أكثر حين يقترن بالاستثمار الواجب إنجازه بهدف تشييد وحدة تخزين تبلغ سعتها الدنيا، وفقا لما تقتضيه النصوص التنظيمية، 2.000 متر مكعب.

على سبيل التوضيح، تشير التقديرات، التي وفرها أحد الفاعلين في السوق، إلى متوسط تكلفة إحداث درج تخزين تقدر بحوالي 4.000 درهم للمتر المكعب، أي أن تشييد بنية تحتية تخزينية تبلغ سعتها الدنيا 2.000 متر مكعب يتطلب تعبئة، منذ البداية، استثمارا يصل إلى 8 مليون درهم، دون احتساب سعر الوعاء العقاري الذي ازدادت ندرته، وارتفعت، بالتالي، تكلفته.

وينضاف إلى ذلك، بالضرورة وعلى الخصوص، جميع الوسائل المالية اللازمة لملء صهاريج التخزين وتدبير المخزون. وعلى ضوء التقلبات العالية الحالية للأسعار على الصعيد الدولي، سيشكل التوفر على مخزون هام امتيازا في حالة تصاعد الأسعار، ويجسد مصدر قلق شديد في حالة انخفاضها، بحيث سيتسبب في خسارة كبيرة للأموال.

في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن الوزارة الوصية أتاحت منذ 2010 فجوة صغيرة، تمثلت في منح تراخيص مؤقتة لطالبيها الذي يدلون بـ 10 عقود للتوزيع، شريطة الالتزام بتوفير العدد المتبقي من محطات الخدمة، أي 20 محطة، خلال فترة تمتد من سنتين إلى أربع سنوات ابتداءا من تاريخ توقيع الرخصة المؤقتة للتكفل بالتكرير حتى يتسنى نيل الرخصة النهائية.

من حيث المبدأ، يتفهم مجلس المنافسة رغبة الوزارة في تشجيع الاستثمار في هذا الفرع. غير أنه يتساءل حول جدوى الاستمرار في العمل بتدبير لا يستند إلى أي أساس قانوني يحدد بوضوح الشروط الضرورية الواجب

12 رأي مجلس المنافسة عدد ر/19/1: 240 مليون درهم بالنسبة للشبكة المكونة من 30 محطة خدمة خاضعة للتسيير المباشر، و900 ألف درهم بالنسبة للشبكة المكونة من 30 محطة خدمة خاضعة للتسيير الحر.

استيفاؤها، في حين أنه يمكن إصدار قرار وزاري بسيط يوضح الشروط الواجب استيفاؤها، ويمكنه أن يحل محل القرار الوزاري القديم رقم 1282.06 المحدد لهذه المقتضيات.

ويثير غياب الشفافية، الذي تم رصده في هذه المقاربة، إشكالية تنافسية مزدوجة. أولا، لا تساهم هذه المقاربة في إمداد المستثمرين، الراغبين في الولوج إلى هذه السوق، برؤية واضحة عنها، مما قد ينطوي على خطر ثنيهم عن الاستثمار. ثانيا، قد تتسبب في وضعيات معاملة تمييزية وتفاضلية، من شأنها التأثير على قواعد المنافسة النزيهة.

وتقتضي المسطرة المعمول بها منح الترخيص للفاعلين، بصفتهم موردين أو موزعين، على مرحلتين. أولا، يتعين عليهم التوفر على رخصة بناء مسلمة من الجماعة. وثانيا، يجب عليهم الحصول على الترخيص من قبل الوزارة المكلفة بالطاقة.

في هذا الصدد، يرى المجلس أنه من غير الملائم تطبيق هذا الاجراء العملي لسببين على الأقل:

أولا، يصطم المستثمر بمسطرتين مستقلتين تستنفد منه الكثير من الوقت، وتتسبب، بالتالي، في تأخير إصدار قرار الترخيص بإنجاز الاستثمار.

ثانيا، قد يستغرق حصول المستثمر نفسه على رخصة البناء من الجماعة وقتا، وحين يقوم بإيداع طلب الترخيص بإحداث محطة الخدمة لدى الوزارة، ترفض هذه الأخيرة منحه إياه.

ت. فيما يتعلق بمبالغ الغرامات المالية المطبقة في حالة بيع الغازوال والبنزين خارج نطاق محطات الخدمة

كما هو مشار إليه سابقا، يعاقب على تسليم المحروقات من طرف مورد أو موزع لأشخاص آخرين من غير الموزعين المرخصين لهم بغرامة مالية.

وعلاقة بهذه النقطة، يرى المجلس بأن هذا المقتضى يثير مؤاخذات ذات شقين.

- أولا، لا تعتبر الغرامة المالية الجزافية القصوى، المحددة في 50.000 درهم، بمثابة خطوة ردعية، أخذا بعين الاعتبار مستويات أرقام المعاملات المنجزة من قبل الفاعلين في السوق.
- ثانيا، تتعارض الغرامة المالية، المحددة وفقا للقيمة المطلقة وليس بالنسبة المئوية، مع مبدأ التناسب، بل قد تعتبر بمثابة إجراء تمييزي وتفضي إلى التعاطي، بنفس الطريقة وبدون تمييز، مع المخالفات الأخرى.

ومن تم، تطبق نفس الغرامة بدون تمييز على جميع المخالفات بشأن أحجام مختلفة كليا. على سبيل المثال، يمكن تصنيف شركة، قامت ببيع حجم يقدر بألف طن، ضمن نفس العلامة التجارية والتعامل معها بنفس الطريقة التي يتم التعاطي بها مع شركة قامت ببيع حجم يقدر بمائة طن، بينما تتفاوت كليا المكاسب التي يمكن جنيها من عمليات البيع.

من وجهة نظر تنافسية، تجسد المقاربة المعتمدة ميزة تنافسية غير مشروعة إزاء الشركة الأولى، في حين تلحق ضررا بمصالح الشركة الثانية.

ثالثا: بنيات أسواق الغازوال والبنزين وتقييم سير المنافسة فيها

تعرض هذه الفقرة، في مرحلة أولى، الفاعلين الرئيسيين في السوق، وبنية هذه الأخيرة على مستوى فروع التموين والتخزين والتوزيع. وتتناول، في مرحلة ثانية، تقييم نسبة التركيز.

1. فيما يتعلق بفرع التموين والتخزين

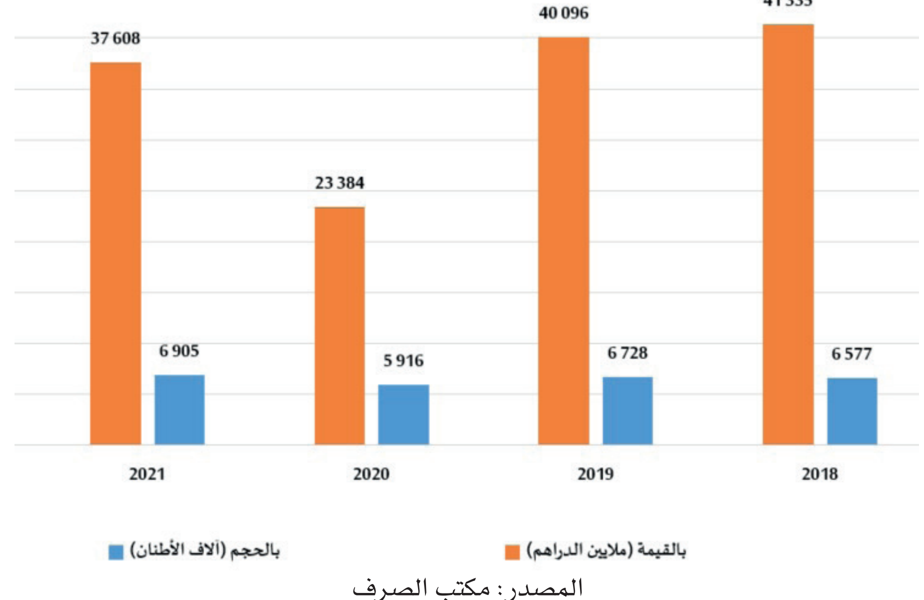
يجب التذكير أولا أنه، ومنذ توقف نشاط التكرير بشركة "سامير" سنة 2015، يعتمد المغرب حاليا وكليا على الواردات لتموين حاجياته من المنتجات النفطية المكررة.

وللتذكير، كانت الشركة المذكورة تتولى تأمين أزيد من 47 في المائة من حاجيات السوق الوطنية من الغازوال، وقرابة 70 في المائة من البنزين[13].

وينطوي الاعتماد الكلي على الواردات على تكلفة تثقل كاهل الميزان التجاري للبلاد بفاتورة متوسطة قدرت بحوالي 35 مليار درهم في السنة (من 2018 إلى 2021) من حيث واردات الغازوال والبنزين فقط. وازدادت تكلفتها بحوالي 76 مليار درهم، عبر دمج المنتجات الطاقية الأخرى. ويتعلق الأمر بالغاز والفيول.

ويوضح الرسم البياني التالي تطور الواردات حسب القيمة (بمليون درهم) والحجم (بالكيلوطن) طيلة السنوات الأربعة الأخيرة:

الرسم البياني 1: تطور الواردات الإجمالية (الغازوال والبنزين) بالقيمة والحجم (الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021)



المصدر: مكتب الصرف

وسجلت واردات الغازوال والبنزين زيادة من حيث الحجم، بلغت 2,5 و17 في المائة خلال سنتي 2019 و2021 على التوالي. وانخفضت قيمتها بنسبة 3 في المائة في 2019، فيما سجلت ارتفاعا ملحوظا بنسبة 61 في المائة في 2021.

في 2020، وبسبب التدابير الصحية المرتبطة بجائحة كوفيد- 19 التي اتخذها المغرب وبلدان العالم، شهدت هذه الواردات تراجعا بنسبة 12,5 في المائة من حيث الحجم، وحوالي 42 في المائة من حيث القيمة.

13 رأي مجلس المنافسة عدد ر/19/1.

وتعزى الزيادات المسجلة في 2021 من حيث القيمة والحجم إلى انتعاش الطلب على الصعيد العالمي، والذي تسبب في ارتفاع أسعار النفط عالميا، حيث انتقلت من 42 دولارا للطن في 2020 إلى 71 دولارا للطن في 2021، بزيادة ناهزت 70 في المائة.

الرسم البياني 2: تطور الواردات (بالطن) من الغازوال صنف 10 والبنزين (الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021)

6203 000
5317 000
6056 000
5907 000
702 000
599 000
672 000
670 000
2021
2020
2019
2018
الغازوال
البنزين

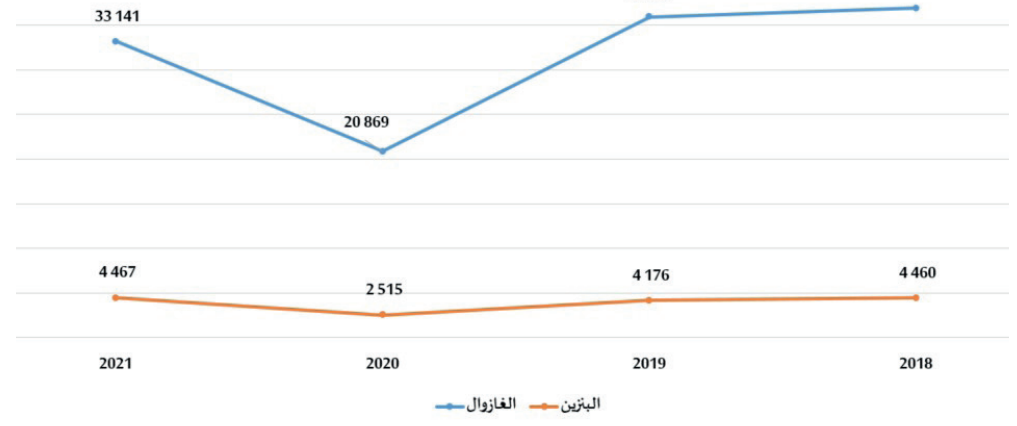
المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها مكتب الصرف

تشير المعطيات الواردة في الشكل أعلاه بإسهاب إلى تطور الواردات من الغازوال (بالحجم) خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، مسجلا زيادة طفيفة بنحو 5 في المائة، أي بمتوسط معدل نمو سنوي بأكثر من 1,25 في المائة.

وفي 2020، تراجعت واردات الغازوال بنحو 12,2 في المائة بسبب القيود المفروضة على التنقل، في سياق اندلاع الأزمة الصحية المرتبطة بجائحة كوفيد- 19. وفيما يخص البنزين، سجلت الواردات نفس المنحنى تقريبا، إذ بلغ متوسط معدل النمو السنوي 1,2 في المائة ما بين 2018 و2021، فيما انخفضت الواردات بنسبة 10,9 في المائة، أي ناقص 73.000 طن في 2020 مقارنة بـ 2021.



الرسم البياني 3: تطور الواردات (بمليار درهم) من الغازوال من صنف 10 والبنزين (الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها مكتب الصرف

يستفاد من الشكل أعلاه أن تطور قيمة الواردات واصل، في مجمله، نفس المنحنى المسجل على مستوى الحجم، ولكن بنسب مختلفة.

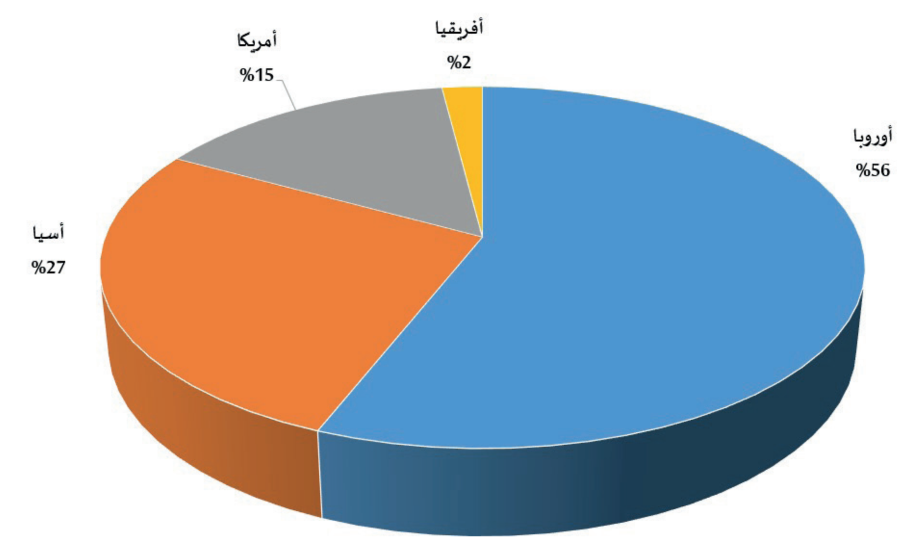
وكشف التحليل حسب كل منتوج أن الغازوال عرف انخفاضا مرتين متتاليتين خلال سنتي 2019 و2020، بلغت 2,6 و41,9 في المائة على التوالي، متبوعة بزيادة في قيمة الواردات بنحو 58,8 في المائة في 2021 (أو أكثر من 16,6 في المائة في الحجم). وسجلت نفس الاتجاهات بالنسبة للبنزين الذي تراجع مرتين بـ 6,4 و39,8 في المائة سنتي 2019 و2020 على التوالي، متبوعا بزيادة بلغت 77,6 في المائة.

وتفسر أسباب الزيادات في قيمة الواردات أساسا بتطور أسعار النفط على الصعيد العالمي، إذ سجلت انخفاضا في 2020 (بلغ سعر النفط 42 دولارا للطن) بسبب تراجع الطلب المرتبط بالقيود الصحية المفروضة من جهة، وارتفاعا في 2021 (بلغت سعر النفط 71 دولارا للطن) على إثر التخفيف من القيود المفوضة على التنقل في جل بلدان العالم.

أ. توزيع الواردات حسب بلد المنشأ



الرسم البياني 4: توزيع الواردات من الغازوال حسب قارة المنشأ (متوسط 2018 – 2021)

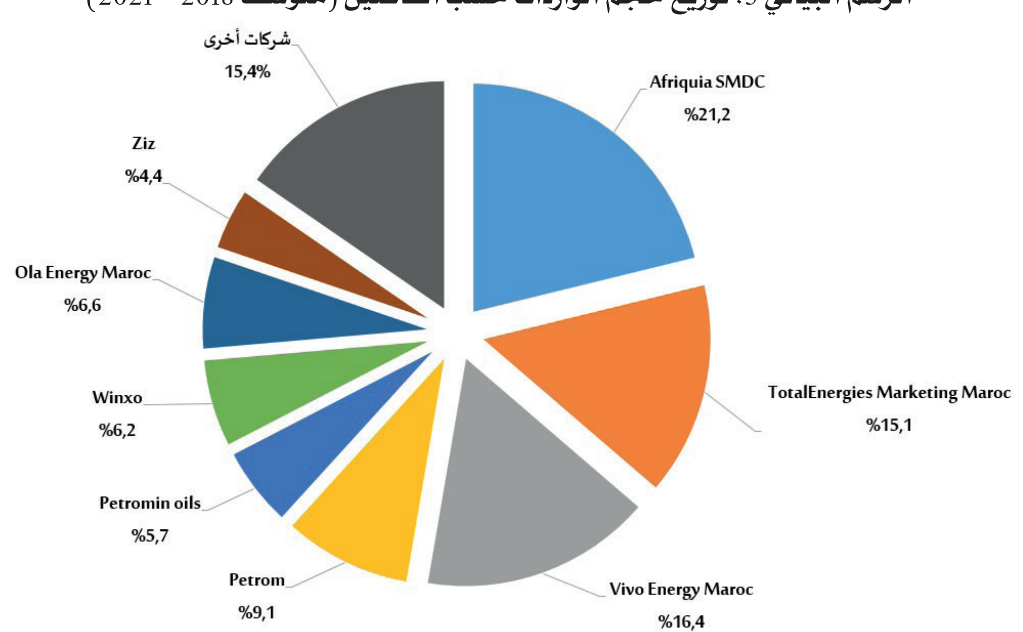


المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها مكتب الصرف

فيما يتعلق بالتوزيع الجغرافي للواردات من الغازوال، فقد وصل معدل المتوسط السنوي (2018 – 2021) من احتياجات المغرب من هذه المادة إلى أكثر من 56 في المائة قادمة من أوروبا، لاسيما إسبانيا وإيطاليا والبرتغال، وحوالي 28 في المائة من آسيا، خاصة المملكة العربية السعودية والهند وماليزيا، وقرابة 15 في المائة من القارة الأمريكية.

وفيما يخص البنزين، يستورد المغرب احتياجاته بالكامل من أوروبا.

الرسم البياني 5: توزيع حجم الواردات حسب الفاعلين (متوسط 2018 - 2021)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

يتبين من الشكل أعلاه أن 52,7 في المائة من الواردات (بالحجم)، المسجلة في خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، أنجزت من قبل ثلاثة فاعلين. ويتعلق الأمر بشركات "Afriquia SMDC" و"Vivo Energy" و"TotalEnergies Marketing Maroc".

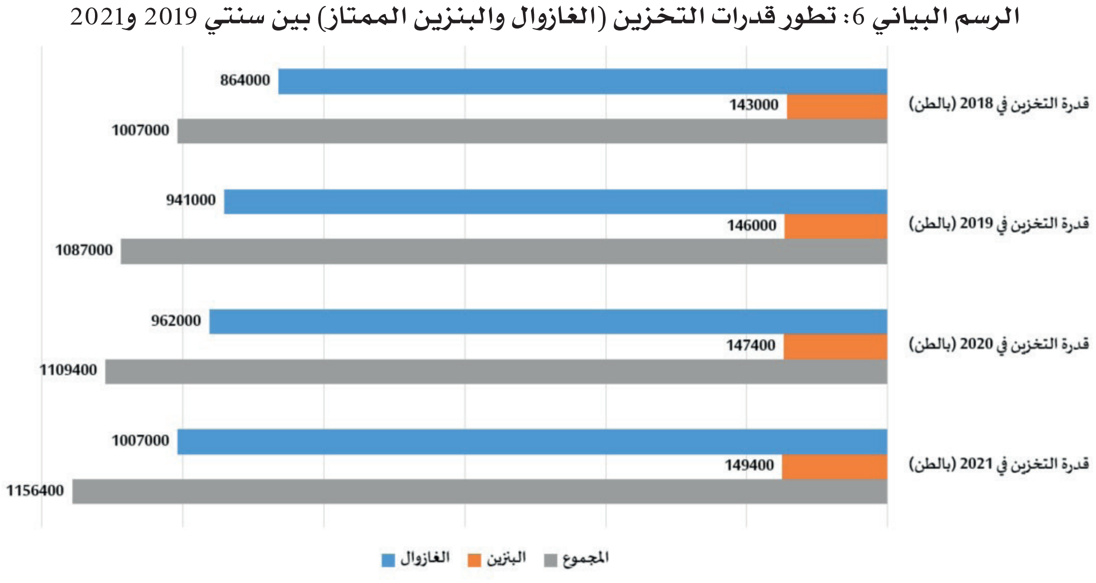
وبلغت نسبة إجمالي واردات الشركات الثمانية الأولى الفاعلة في السوق، خلال الفترة ذاتها، حوالي 84,6 في المائة، بينما وصلت نسبة واردات الشركات السبعة عشرة الأخرى إلى 15,4 في المائة فقط من الحجم المستورد برسم 2021.

وترتبط حصص السوق هذه، من حيث الحجم، بقدرات التخزين التي يتوفر عليها الفاعلون المستوردون. في الواقع، استحوذت الشركات الثلاثة الكبرى على نسبة 52 في المائة من حجم الواردات المحققة في 2021. وتتوفر هذه الأخيرة على قدرات لتخزين الغازوال والبنزين على الصعيد الوطني تبلغ 51,6 في المائة. وظلت هذه العلاقة الترابطية بين قدرات التخزين وحجم الواردات مستقرة منذ سنة 2018 على الرغم من دخول فاعلين جدد، ينجزون عمليات استيراد، على السوق (فاعلان دخل السوق في 2019، و5 في 2020 و7في 2021). ويمثل هؤلاء شركات صغيرة الحجم وتحقق نسب ضئيلة من حجم المبيعات (لا تتجاوز حصتها السوقية 1 في المائة).

إضافة إلى ذلك، تجدر الإشارة إلى أن 25 من أصل 29 شركة متخصصة في توزيع المنتجات النفطية السائلة تتوفر على رخصة الاستيراد.

ب. قدرات التخزين

الرسم البياني 6: تطور قدرات التخزين (الغازوال والبنزين الممتاز) بين سنتي 2019 و2021



المصدر: وزارة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة

فيما يرتبط بالغازوال والبنزين، ارتفعت قدرات التخزين التي يتوفر عليها الموزعون بالجملة من 1.007.000 طن في 2018 إلى 1.156.400 طن في 2021، بزيادة بلغت 15 في المائة.

وتجدر الإشارة إلى أن الغازوال شكل، سنة 2021، 55 في المائة (أي 6,18 مليون طن) من الاستهلاك الوطني للمنتجات النفطية، فيما مثل البنزين 6 في المائة فقط (أي 705.000 طن)[14].

الجدول 1: تطور مستويات المخزون الحقيقي السنوي المتوفر من حيث متوسط عدد الأيام

	2018	2019	2020	2021	متوسط (2021 - 2018)	متوسط (يناير-أبريل 2022)
الغازوال	19,3	23,6	26,8	28,8	24,6	20,2
البنزين	21,2	24,0	36,1	31,5	28,2	28,2
المجموع	**20,3**	**23,8**	**31,4**	**30,1**	**26,4**	**24,2**

المصدر: وزارة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة

سجل المخزون الاحتياطي من المنتجات النفطية عجزا مزمنا مقارنة بالمستوى المنصوص عليه بمقتضى النصوص التنظيمية، والمتمثل في 60 يوما من الاستهلاك إزاء المنتجات المكررة لدى الموزعين.

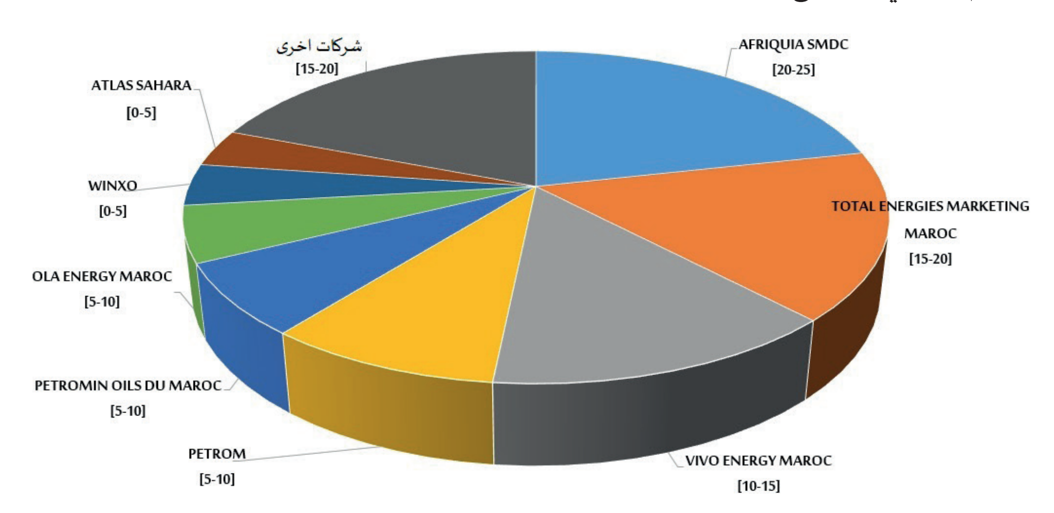
14 عرض قدمته وزيرة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة أمام لجنة البنيات الأساسية والطاقة والمعادن والبيئة بتاريخ 13 أبريل 2022.

فيما يتعلق بالغازوال، لم يكن بإمكان المخزون المتوفر عند متم 2021 من تغطية سوى 28,8 يوما كمتوسط عدد أيام الاستهلاك، في حين لم يكن بإمكان المخزون المتوفر من البنزين الممتاز من تغطية سوى 31,5 يوما كمتوسط عدد أيام الاستهلاك خلال السنة ذاتها.

وعلى امتداد الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، تراجع متوسط المخزون المتوفر من الغازوال مرة أخرى، إذ لم يمكن من تغطية سوى 20,2 يوما بدلا من 24,6 يوما خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021.

ويستفاد من تحليل المعطيات الواردة في الشكل أدناه حسب كل فاعل أنه من أصل 1,2 مليون طن من قدرات التخزين المتوفرة، تتوفر الشركات الأربع الأولى الفاعلة في السوق على أزيد من نصف القدرات (بنسبة 61 في المائة)، وتتمثل في "Afriquia SMDC" و"TotalEnergies Marketing Maroc" و"Vivo Energy Maroc".

الرسم البياني 7: توزيع قدرات تخزين الغازوال والبنزين الممتاز حسب الفاعلين (سنة 2022)



المصدر: وزارة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة

علاوة على ما سبق، تجدر الإشارة إلى أن عددا من الفاعلين المستوردين، الذين هم منافسون على مستوى فرع التوزيع، يساهمون بشمل جماعي في الرأسمال الاجتماعي لشركات التخزين.

ومن تم، وعلى سبيل التوضيح، تساهم شركات "Vivo Energy Maroc" و"TotalEnergies Marketing Maroc" و"Ola Energy Maroc" و"Petrom" و"Winxo" في الرأسمال الاجتماعي لشركة التخزين الجماعي (C.E.C) بنسب 32 و23,22 و20 و10 و14 في المائة على التوالي. وثمة مثال آخر لشركة جماعية للتخزين، يتمثل في شركة الجرف الأصفر للتخزين (SEJ) حيث تمتلك كل واحدة من شركتي "Afriquia SMDC" و"TotalEnergies Marketing Maroc" نسبة 50 في المائة من أسهم رأسمالها.

2. فيما يتعلق بفرع التوزيع

تسهر 29 شركة، جلها منتسبة لمجموعات وطنية، على فرع توزيع المنتجات النفطية.

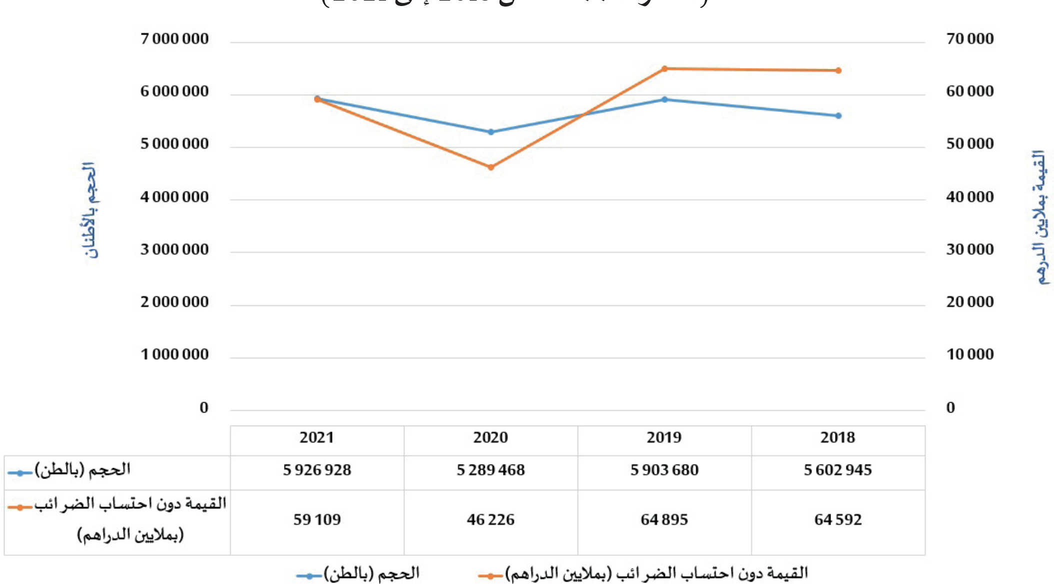
وعلى مدار السنوات الاثنتي عشرة الأخيرة، شهد سوق التوزيع دخول 11 فاعلا جديدا بمعدل فاعل واحد تقريبا سنويا. ولم يسجل خروج أي من الفاعلين منها.

ووفقا للمعطيات التي وفرتها الوزارة المكلفة بالطاقة، بلغ متوسط المبيعات السنوية (الاستهلاك) من المحروقات خلال الأربع سنوات الماضية (2018 - 2021) حوالي 6,6 مليون طن، أي ما يعادل نسبة استهلاك قدرها 228 لترا للفرد سنويا. وتهيمن مبيعات الغازوال وتفوق بكثير مبيعات البنزين، إذ تمثل أزيد من 90 في المائة من الاستهلاك الإجمالي من المحروقات.

وعلاقة برقم المعاملات المنجز من قبل هذا الفرع من السوق، تجدر الإشارة إلى أنه، وفي ظل غياب معطيات بشأن السوق الشاملة لكافة الفاعلين مجتمعين، جرى احتساب فقط متوسط القيمة السنوية (من 2018 إلى 2021) لمبيعات الشركات الثمانية الأولى، والتي بلغت أزيد من 90 في المائة من إجمالي الواردات و86 في المائة من حجم المبيعات، حيث استقرت في حوالي 58,7 مليار درهم.

ويوضح الشكل أدناه تطور مبيعات الغازوال والبنزين بالحجم والقيمة للشركات الثمانية الأولى الفاعلة في السوق خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021:

الرسم البياني 8: تطور مبيعات الغازوال والبنزين للشركات الثمانية الأولى الفاعلة في السوق (الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021)



	2021	2020	2019	2018
الحجم (بالطن)	5 926 928	5 289 468	5 903 680	5 602 945
القيمة دون احتساب الضرائب (بملايين الدراهم)	59 109	46 226	64 895	64 592

المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

فيما يتعلق بالحجم، شهدت المبيعات تراجعا طفيفا خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 مع تسجيل تهاوي اتضح بصورة أكبر في 2020. ويعزى ذلك أساسا إلى سياق الأزمة الصحية التي سببتها جائحة كوفيد-19، والتي أثرت بشكل قوي على حركية الأشخاص. في الواقع، شهد حجم المبيعات المنجزة سنة 2019 زيادة بنحو 5 في المائة مقارنة بسنة 2018، وتهاوت بنسبة 10,5 في المائة سنة 2020. ثم عرفت منحنى تصاعديا في 2021 متجاوزة نسبة المبيعات المسجلة قبل 2018 (بنسبة فاقت 6 في المائة).

وعلى امتداد الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، بلغ حجم المبيعات حوالي 1,8 مليون طن، مسجلة انخفاضا بنحو 6,7 في المائة، مقارنة بالمتوسط المسجل في الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2021، وتراجعا طفيفا بنحو 1,3 في المائة مقارنة بالفترة ذاتها من سنة 2018، باعتبارها السنة المرجعية قبل اندلاع الأزمة الصحية.

أما فيما يخص القيمة، ظلت المبيعات مستقرة تقريبا خلال سنتي 2018 و2019 في مستوى 64,5 مليار درهم، قبل أن تتهاوى إلى 46 مليار درهم في 2020، أي انخفضت بنسبة 29 في المائة. وشرعت القيمة في الارتفاع لاحقا في 2021، وتسارعت وتيرتها بشكل قوي في 2022.

ووفقا للمعطيات الواردة في الرسم البياني رقم 7، سجل تطور حجم ورقم معاملات الفاعلين نفس المنحنى مع وجود استثناءين، حيث أنه خلال الفترة ما بين 2019 و2020، تراجع رقم المعاملات بنسبة 28 في المائة، بينما بلغ تراجع الحجم 10 في المائة فقط. أما خلال الفترة ما بين 2020 و2021، حدث العكس بسبب ارتفاع الحجم بنسبة 12 في المائة، فيما ازداد رقم المعاملات بأكثر من 28 في المائة.

وتفسر أسباب الفروق الملاحظة على مستوى المبيعات من حيث القيمة والحجم، بالخصوص، بتطور أسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية، إذ سجلت انخفاضا ما بين سنتي 2019 و2020، لترتفع في 2021 بعد التخفيف من القيود الصحية.

أ. بنية فرع التوزيع حسب نموذج محطة الخدمة

تضم شبكة التوزيع المغربية 2.993 محطة خدمة. وخلال الفترة الخاضعة للدراسة، تعززت دينامية إحداث هذه المحطات بوتيرة متصاعدة وملحوظة للغاية، منتقلة من 2.491 محطة في 2018 إلى 2.993 محطة عند متم أبريل 2022، بزيادة بلغت حوالي 18 في المائة وبمعدل بلغ في المتوسط 125 محطة أحدثت سنويا.

وتتكون شبكة محطات الخدمة القائمة من ثلاث فئات حسب ملكية الأصل التجاري ونموذج الاستغلال. وعليه، تستغل المحطات وفقا لثلاثة نماذج:

- النموذج القائم على الشركة المملوكة للشركة التي تسيرها "(Compay Owned Company Operated) "COCO، حيث تمتلك شركة النفط المحطة وتتولى تسييرها أيضا (التسيير المباشر)؛
- النموذج القائم على العلاقة بين التجارة المملوكة للتاجر الذي يشغلها "(Dealer Owned Dealer Operated) "DODO، حيث تؤول ملكية الأصول التجارية للأغيار، وترتبط شركة النفط بواسطتها بعلاقة تعاقدية مع شركائها، بما في ذلك عقد التموين الحصري بالمحروقات؛
- النموذج القائم على التجارة المملوكة للشركة يشغلها تاجر "(Company Owned Dealer Operated) "CODO، حيث تمتلك شركة النفط أو تستأجر الأصول التجارية، وتخضع المحطات للاستغلال من طرف مستأجرين مسيرين، وحاصلين على تفويض لتسيير الشركة. ويتم ذلك عادة بواسطة عقد مبرم بين الطرفين.

وتجدر الإشارة إلى أنه ثمة نموذج رابع يستخدم بدرجة أقل في استغلال محطات الخدمة، ويتمثل في الشركة المملوكة للتاجر الذي يسيرها "(Dealer Owned Company Operated) "DOCO حيث تؤول ملكية المحطات للأغيار، وتقوم شركة النفطة باستغلالها وتسييرها.

الرسم البياني 9: توزيع الشبكة حسب عدد محطات الخدمة ونموذج التسيير

نموذج تسيير المحطة	أبريل 2022	حجم التسيير مقارنة بالعدد الإجمالي
الشركة المملوكة للشركة التي تسيرها"COCO"	369	% 12,4
التاجر المملوك للشركة التي تشغله "CODO"	527	% 17,6
التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO"	2097	% 70
	2993	% 100

الشركة المملوكة للشركة التي تسيرها
COCO
%12,4
التاجر المملوك للشركة التي تشغله
CODO
%17,6
التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله
DODO
%70,0

المصدر: حساب أنجز استنادا إلى المعطيات التي أدلى بها الفاعلون والوزارة المكلفة بالطاقة

عند متم أبريل 2022، وكالعادة، استمرت المحطات الخاضعة لنموذج التسيير القائم على "التجارة المملوكة للتاجر الذي يشغلها" (DODO) في الهيمنة أكثر، مجسدة لنسبة 67 في المائة من العدد الإجمالي للمحطات، متبوعة بالمحطات التي تعتمد نموذج "التاجر المملوك للشركة التي تشغله" (CODO) بنسبة 18 في المائة، ثم المحطات المعتمدة لنموذج "الشركة المملوكة للشركة التي تسيرها" (COCO)، والمنتمية لشركات النفط التي تتولى تسييرها، بنسبة 12 في المائة فقط.

فضلا عن ذلك، شكل نموذج التسيير الأول (التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO") العدد الأكبر من المحطات المحدثة طيلة الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، بمعدل 338 محطة جديدة جرى تطويرها، أي أزيد من 76 في المائة من العدد الإجمالي للمحطات المحدثة خلال هذه الفترة.

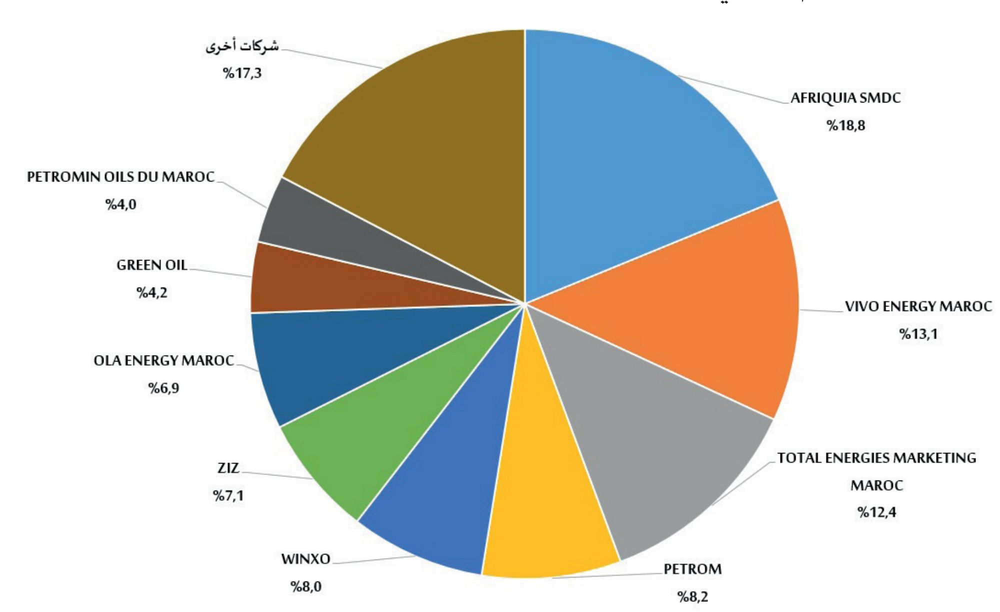
ويتبين من تحليل المعطيات حسب كل فاعل، كما يظهر من خلال الرسم البياني والجدول أدناهما، أن توزيع محطات الخدمة يؤكد هيمنة شركة "Afriquia SMDC" باستمرار، إذ تمتلك 563 محطة وتتوفر على حصة سوقية تعادل 19 في المائة، متبوعة بشركة "Vivo Energy Maroc" بـ 392 محطة وحصة سوقية بنسبة 13 في المائة، وشركة "TotalEnergies Marketing Maroc" التي تمتلك 372 محطة وتحتل المرتبة الثالثة بنسبة 13 في المائة من حصص السوق، ثم شركة "Petrom" بـ 242 محطة، أي 8 في المائة من شبكة المحطات المتواجدة.

وتستحوذ الشركات الأربع هاته على نسبة 52 في المائة من العدد الإجمالي للمحطات المتواجدة. وترتفع النسبة إلى حوالي 83 في المائة إذا أضيفت شركات "Winxo" و"ZIZ" و"Green Oil" و"Ola Energy" و"Petromin Oils" .

الجدول 2: توزيع عدد محطات الخدمة حسب كل فاعل

	Afriquia SMDC	Vivo Energy Maroc	TotalEnergies Marketing Maroc	Petrom	Winxo	ZIZ	Ola Energy Maroc	Green Oil	Petromin Oils du Maroc	شركات أخرى	المجموع
عدد محطات الخدمة (أبريل 2022)	563	392	372	245	238	213	206	125	120	519	2993

الرسم البياني 10: حصص سوق كل فاعل حسب عدد محطات الخدمة



المصدر: معطيات التي أدلى بها الفاعلون والوزارة المكلفة بالطاقة

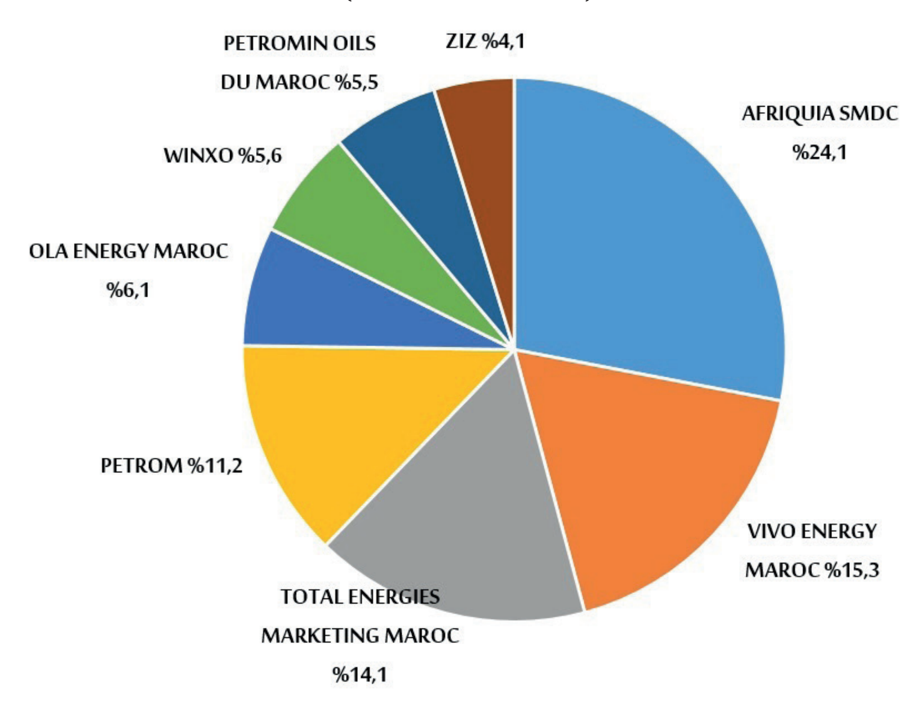
ب. توزيع حصص السوق حسب كل فاعل

علاقة بتوزيع حجم كل شركة من الشركات النشطة في السوق، تلخص الجداول والرسوم البيانية بعده تطور النسبة الترجيحية للحصص السوقية للشركات الثمانية الأولى طيلة الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 (84 في المائة من حجم السوق):

الجدول 3: تطور الحصص السوقية بالحجم لكل فاعل (الفترة من 2018 إلى 2021)

	2018	2019	2020	2021	متوسط 2021 - 2018 السوق الشاملة	متوسط 2021 - 2018 الغازوال	متوسط 2021 - 2018 البنزين
AFRIQUIA SMDC	% 24,8	%25,4	%23,4	%22,8	%24,1	%23,4	%29,7
VIVO ENERGY MAROC	% 15,9	%15,2	%14,9	%15,3	%15,3	%15,3	%15,4
TOTALENERGIES MARKETING MAROC	% 13,5	%13,4	%14,3	%15,1	%14,1	%14,2	%12,8
PETROM	% 11,1	%11,4	%11,2	%11,3	%11,2	%11,6	%8,3
OLA ENERGY MAROC	% 4,9	%5,2	%7,3	%6,9	%6,1	%6,2	%4,8
WINXO	% 4,9	%6,0	%5,6	%5,8	%5,6	%5,8	%4,1
PETROMIN OILS DU MAROC	% 5,7	%5,4	%5,9	%5,2	%5,5	%5,4	%6,6
ZIZ	% 5,1	%4,0	%3,5	%3,6	%4,1	%4,0	%4,3

الرسم البياني 11: توزيع الحصص السوقية بالحجم لكل فاعل بالنسبة للسوق شاملة (غازوال وبنزين) (متوسط 2018 – 2021)

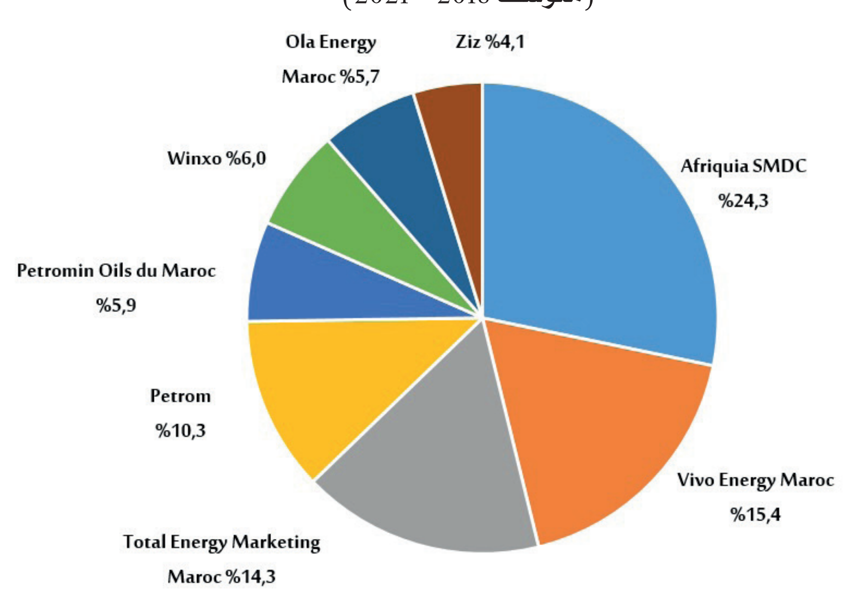


الجدول 4: تطور الحصص السوقية بالقيمة لكل فاعل (الفترة من 2018 إلى 2021)

	2018	2019	2020	2021	متوسط 2018 - 2021 السوق الشاملة	متوسط 2018 - 2021 الغازوال	متوسط 2018 - 2021 البنزين
AFRIQUIA SMDC	%24,7	%25,4	%23,9	%23,2	%24,3	%23,6	%28,6
VIVO ENERGY MAROC	%16,0	%15,2	%15,0	%15,4	%15,4	%15,4	%15,2
TOTALENERGIES MARKETING MAROC	%13,8	%13,6	%14,7	%15,2	%14,3	%14,5	%13,1
PETROM	%10,3	%10,7	%9,8	%10,5	%10,3	%10,8	%7,7
PETROMIN OILS DU MAROC	%4,7	%5,5	%6,7	%6,6	%5,9	%6,1	%4,9
WINXO	%5,7	%6,1	%6,0	%6,0	%6,0	%6,0	%5,7
OLA ENERGY MAROC	%5,7	%5,4	%6,2	%5,3	%5,7	%5,5	%6,6
ZIZ	%5,0	%4,0	%3,7	%3,7	%4,1	%4,1	%4,3

المصدر: احتساب أنجز استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون

الرسم البياني 12: توزيع الحصص السوقية بالقيمة لكل فاعل بالنسبة للسوق شاملة (كازوال وبنزين)
(متوسط 2018 - 2021)



فيما يتعلق بالسوق الشاملة المتضمنة للنوعين من المحروقات، في هذه الحالة الغازوال والبنزين، كشف تحليل حصص السوق خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 عن نسبة تركيز عالية على مستوى سوق تتسم بتواجد عدد هام من شركات التوزيع (29 شركة). في الواقع، تتوفر تستحوذ ثلاث شركات دون سواها على 54 في المائة من هذه الحصص، وتضم "Afriquia SMDC" و"Vivo Energy Maroc" و"TotalEnergies Marketing Maroc"، كما تنجز الشركات الست الأولى الفاعلة في السوق حوالي 70 في المائة من المبيعات.

ويستشف من تحليل المعطيات الواردة في الرسم البياني رقم 12 أعلاه، أنه حسب كل فاعل يتبين أن شركة "Afriquia SMDC" تحوز على أكبر حصة سوق تقدر بـ 24 في المائة، بفارق يتراوح ما بين 9 إلى 10 نقاط مقارنة بمنافسيها، شركتا "Vivo Energy" و"TotalEnergies Marketing Maroc" اللتان تتوفران على حصص تعادل 15 و14 في المائة على التوالي، وبفارق يتجاوز ضعف ما تتوفر عليه الشركة الرابعة الفاعلة "Petrom" (10,3 في المائة). وتبلغ حصة شركة "Ola Energy Maroc" حوالي 7 في المائة من السوق، أي أقل بـ 3,2 مرة مما تتوفر عليه الشركة الرائدة "Afriquia SMDC".

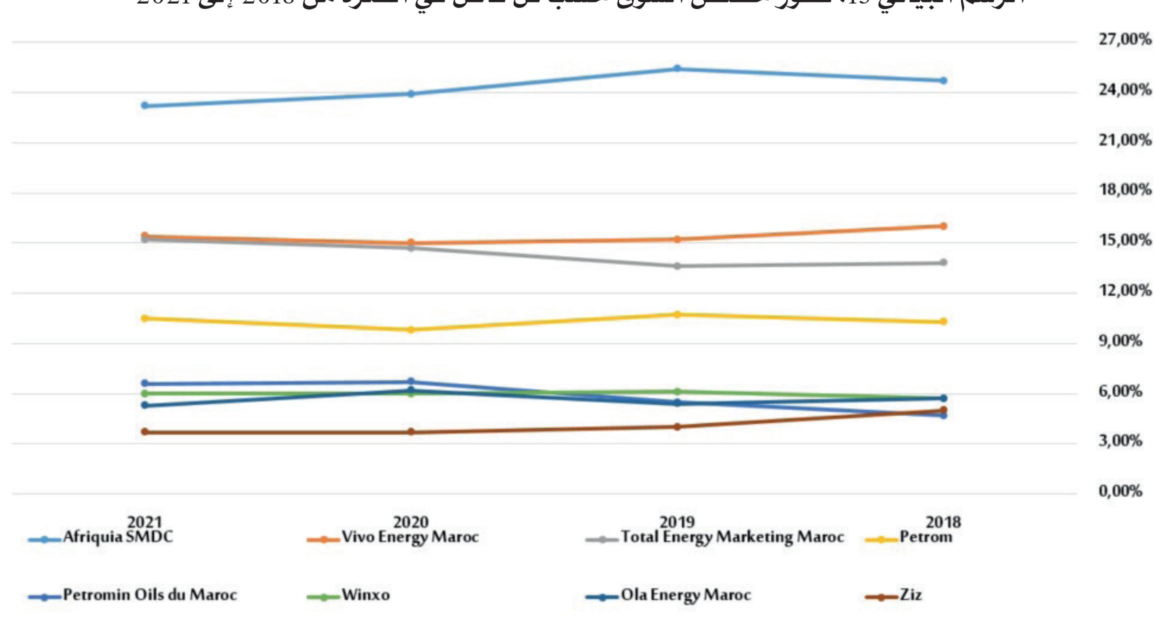
وتظل نسب حصص الفاعلين من حيث القيمة والحجم متشابهة إلى حد ما، مع وجود فارق ضئيل تم رصده لدى شركة "Petrom". ويعزى ذلك إلى حجم المبيعات التي تنجزها بالجملة (60 في المائة)، حيث تكون الأسعار، بشكل عام، أقل من الأسعار المطبقة على مستوى محطات الخدمة.

فضلا عن ذلك، من المهم الإشارة إلى أن الشركات الأربع الأولى الفاعلة في السوق تتوفر على حصص سوقية تفوق تلك التي يتوفرون عليها في عدد محطات الخدمة بالحجم والقيمة.

على سبيل المثال، تنجز شركة "Petrom"، التي لا تتوفر إلا على نسبة 8 في المائة من شبكة محطات الخدمة، حصة سوقية تفوق ما تنجزه شركة "Winxo" بحوالي خمس نقاط، بحيث تتوفر هذه الأخيرة تقريبا على عدد متشابه من المحطات، أو حتى شركة "ZIZ" التي تتوفر على نسبة 7 في المائة من المحطات، لكنها لا تنجز سوى 4 في المائة من حجم المبيعات.

وعلاقة بتطور حصص السوق مع مرور الزمن، يلاحظ من الرسم البياني بعده نوعا من الاستقرار مع تسجيل انخفاض يقدر بـ 1,5 نقطة من الحصص التي تتوفر عليها الشركة الرائدة "Afriquia SMDC" وبـ 1,3 نقطة من الحصص السوقية التي تمتلكها شركة "ZIZ"، بحيث استحوذت عليها شركتا "TotalEnergies Marketing Maroc" و"Petromin Oils"، واللتان تعدان، في الوقت ذاته، الفاعلان اللذان سجلا نموا مستمرا في حصصهما السوقية (باستثناء سنة 2019).

الرسم البياني 13: تطور حصص السوق حسب كل فاعل في الفترة من 2018 إلى 2021



المصدر: أعيد إنجازه استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

وارتباطا بحصص السوق حسب نوع المنتوج (الغازوال أو البنزين)، يلاحظ أن الأرقام المتعلقة بالغازوال تشهد نوعا من الاستقرار. أما بالنسبة للبنزين، ظل تصنيف الحصص ثابتا. غير أنه سجلت بعض التغييرات، لاسيما لدى شركة "Afriquia SMDC" التي حازت على أربع نقاط لتعادل نسبة 29 في المائة من حصص السوق على حساب شركة "Petrom" التي تراجعت حصتها بفارق 3,5 نقطة، منتقلة من 10,3 إلى 7,7 في المائة، وكذا شركة "Petromin Oils" التي تتوفر على حصة تعادل 4,9 في المائة إزاء البنزين، مقابل حصة تبغ 5,9 في المائة في السوق الشاملة.

- توزيع حجم المبيعات حسب شريحة العملاء

كشف تحليل توزيع حجم المبيعات[15] حسب قناة التوزيع (المتوسط المحتسب بالنسبة للفترة 2018-2021)، كما يتضح من الجدول 5 بعده، أن القناة المتكونة من محطات الخدمة تستوعب أزيد من 68 في المائة من الاستهلاك الإجمالي، بينما تمثل قناة المعاملات التجارية بين الشركات، والتي تستهدف العملاء المهنيين، حوالي 32 في المائة من الاستهلاك.

15 معطيات مجمعة خاصة بالشركات الثماني الأولى الفاعلة في السوق (86 في المائة من حجم المبيعات).

الجدول 5: توزيع حجم مبيعات السوق (بالنسبة المئوية) حسب شريحة العملاء (متوسط 2018 - 2021)

	الغازوال	البنزين	المتوسط الخاص بالمنتوجين
محطات الخدمة	% 86,7	% 13,3	**% 68**
المعاملات التجارية بين الشركات الموجهة للعملاء المهنيين	% 91	% 9	**% 32**

المصدر: جدول أعيد إنجازه استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

وتجدر الإشارة كذلك إلى أن العملاء المستهدفين من قبل المعاملات التجارية بين الشركات يقبلون أكثر على اقتناء الغازوال (91 مقابل 68 في المائة في المتوسط)، نظرا لكونه المنتوج الأكثر استخداما من قبل المهنيين، إذ يستعمل، على الخصوص، لتشغيل الآلات الصناعية.

ويمكن، انطلاقا من تحليل المعطيات الواردة في الجدول بعده، التمييز بين ثلاث مجموعات من الشركات:

- نوع أول (مشار إليه باللون الأزرق)، ويضم شركتي "Afriquia SMDC" و"ZIZ"، واللتان تنجزان حوالي 60 في المائة من المبيعات على مستوى محطات الخدمة، و40 في المائة إزاء المعاملات التجارية بين الشركات؛
- نوع ثاني (مشار إليه باللون الأخضر)، ويتكون من شركات "Vivo Energy" و"TotalEnergies Marketing Maroc" و"Ola Energy" و"Winxo"، والتي تنجز القسط الأكبر من مبيعاتها عبر شبكة المحطات (أزيد من 80 في المائة)، بينما تزاول نشاطا ضعيفا إزاء المعاملات التجارية بين الشركات،
- نوع ثالث ويتألف من شركتي "Petrom" و"Petromin Oils"، واللتان تمارسان نشاطهما بدرجة أكبر على مستوى القناة الموجهة للمهنيين (بنحو 60 في المائة)، أي أزيد من 28 نقطة مقارنة بالمتوسط الإجمالي لهذه الشريحة (32 في المائة).

الجدول 6: توزيع حجم المبيعات حسب كل فاعل وشريحة العملاء (متوسط 2018-2021)

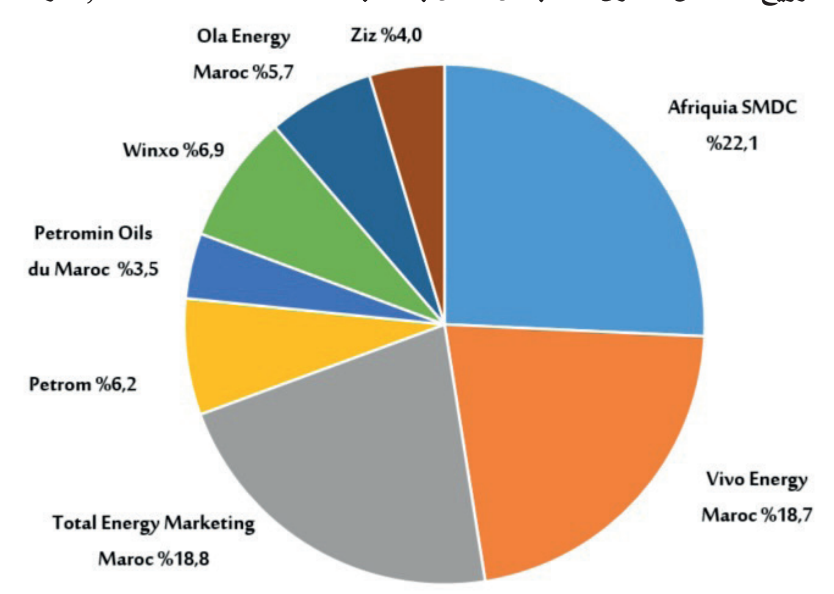
	محطات الخدمة	المعاملات التجارية بين الشركات
AFRIQUIA SMDC	% 61	% 39
VIVO ENERGY	% 88	% 12
TOTALENERGIES MARKETING MAROC	% 82	% 18
PETROM	% 41	% 59
OLA ENERGY	% 81	% 19
WINXO	% 80	%20
PETROMIN OILS	% 46	% 54
ZIZ	% 66	% 34

المصدر: جدول أعيد إنجازه استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

وعلاقة بحصص السوق المرتبطة بشبكة محطات الخدمة، والتي تمثل الشريحة المتأثرة بشكل مباشر بالمستهلك النهائي، تظهر الرسوم البيانية أسفله تحركا ملحوظا على مستوى هذه الحصص وكذا ترتيبها. في الواقع، تواصل شركة "Afriquia SMDC" احتلال مكانة رائدة لكن حصتها لا تتجاوز 22 في المائة، بفارق يقل بنقطتين مقارنة بالحصة التي تتوفر عليها في السوق المحلية الشاملة، بجميع شرائحها مجتمعة.

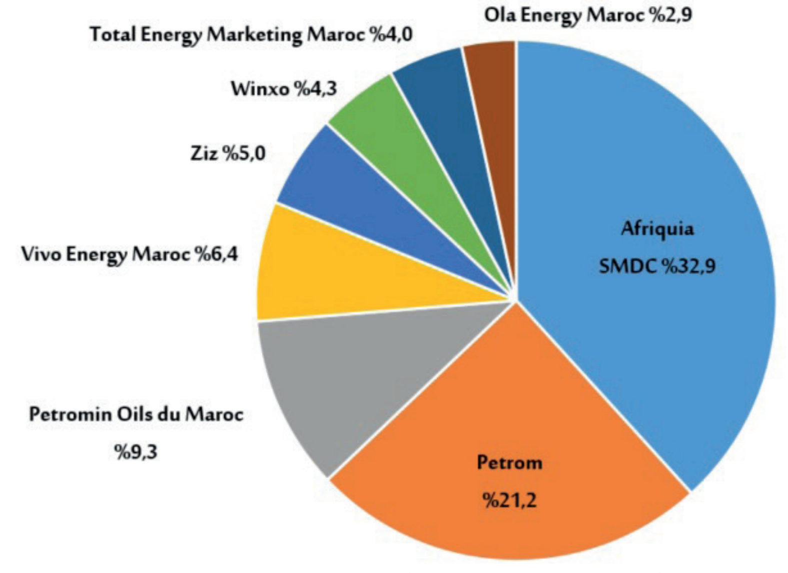
وفقدت شركتا "Petrom" و"Petromin Oils"، على التوالي، 4 و2,5 نقطة، استحوذت عليها شركات "TotalEnergies Marketing Maroc" و"Vivo Energy" وكذا "Winxo" التي حلت مكان شركة "Petrom" في الترتيب، وأضحت الفاعل الرابع في السوق على مستوى فرع محطات الخدمة.

الرسم البياني 14: توزيع حصص السوق حسب كل فاعل بالنسبة لقناة محطات الخدمة (متوسط 2018 - 2021)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

الرسم البياني 15: توزيع حصص السوق حسب كل فاعل بالنسبة لقناة المعاملات التجارية بين الشركات (متوسط 2018 - 2021)

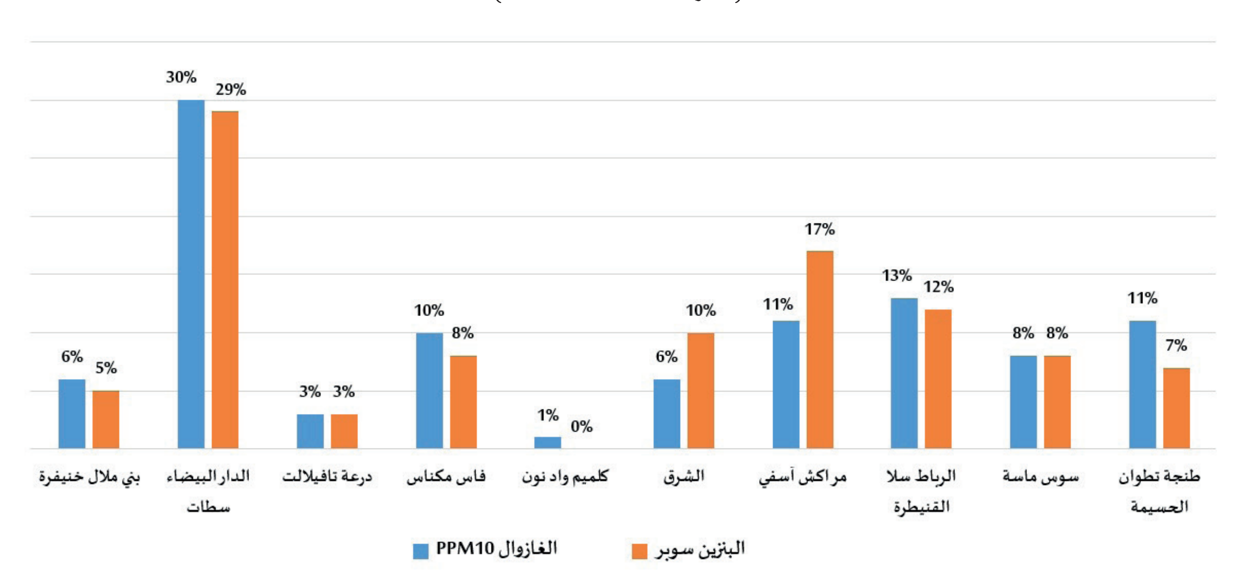


المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

- **التوزيع الجغرافي لحجم المبيعات**

تجسد الأرقام، التي ستخضع للتحليل في هذه الفقرة، متوسط الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، والذي جرى احتسابه انطلاقا من التوزيع الجهوي لحجم المبيعات المنجزة من قبل كافة الفاعلين على مستوى قناة محطات الخدمة.

الرسم البياني 16: توزيع حصص السوق حسب كل فاعل بالنسبة لقناة المعاملات التجارية بين الشركات (متوسط 2018 - 2021)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون في السوق

وارتباطا بالتوزيع الجغرافي للمبيعات، تتمركز 65 في المائة من مبيعات المحروقات في أربع جهات المكونة لأحواض الاستهلاك الكبرى بالمغرب. في الواقع، تتصدر جهة الدار البيضاء - سطات المبيعات بنسبة تفوق 30 في المائة، تليها جهة الرباط - سلا - القنيطرة بحوالي 13 في المائة، ثم جهتي طنجة - تطوان - الحسيمة ومراكش - آسفي اللتان تتجزان نسبة متشابهة تقريبا، تقدر بـ 11 في المائة.

ويكمن العنصر الآخر، المستخلص من الرسم البياني أعلاه، في تجاوز حجم مبيعات البنزين لنظيره من الغازوال على مستوى جهتي مراكش - آسفي (17 مقابل 11 في المائة) والشرق (10 مقابل 6 في المائة).

رابعا: تقييم تأثير ارتفاع الأسعار على الصعيد الدولي على سعر بيع الغازوال والبنزين على الصعيد الوطني

تتطرق هذه الفقرة، في مرحلة أولى، إلى تحليل تطور متوسط عروض أسعار الغازوال والبنزين على الصعيد الدولي، ودراسة تطور تكاليف الشراء، في مرحلة ثانية، بهدف تقييم مستوى تداعيات تقلبات الأسعار العالمية على أسعار البيع المطبقة في السوق الوطنية.

1. تحليل العلاقة الترابطية بين تغييرات أسعار برميل النفط الخام وأسعار المنتجات المكررة

تجدر الإشارة، في البداية، إلى أن أسعار بيع الغازوال والبنزين لا تقايس مباشرة بأسعار برميل بالنفط الخام، بل بالأسعار المرجعية للمنتجات المكررة المعروفة باسم "سعر بلات للنفط (Platts)"[16]. في الواقع، تحتسب هذه

16 يعد سعر بلات للنفط (Platts) المؤشر المرجعي للمنتجات المكررة، والتي توفره الشركة الحاملة لنفس الاسم والمحدثة سنة 1909 بالولايات المتحدة الأمريكية.

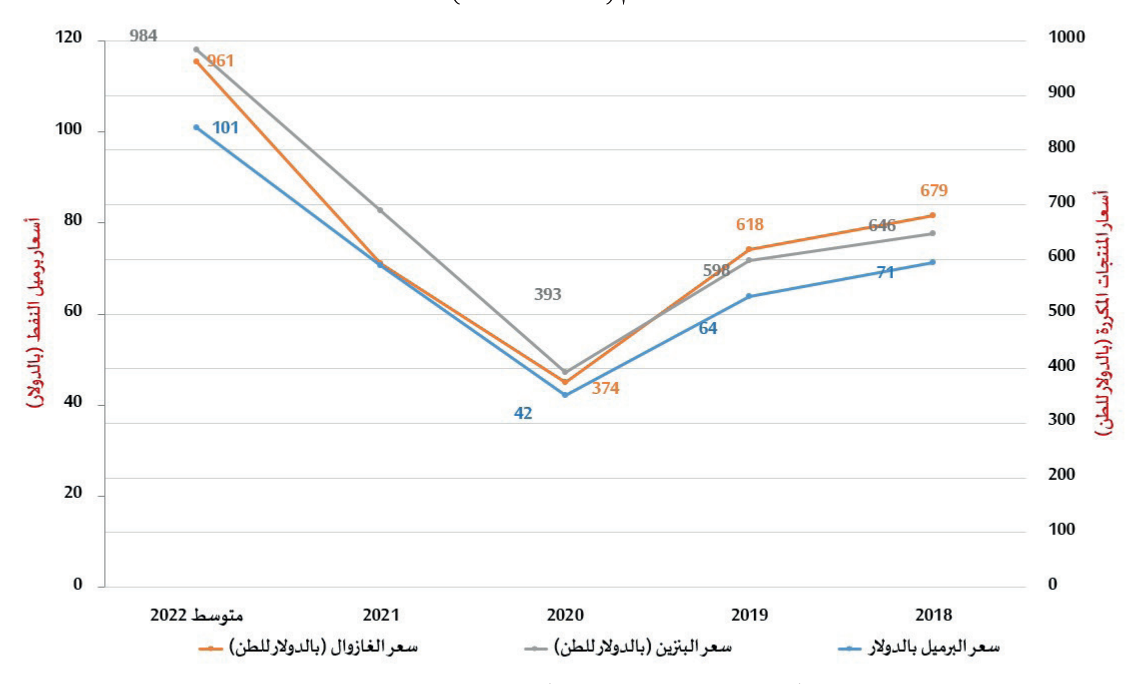
الأسعار المرجعية استنادا إلى أسعار خام برنت (Brent)[17] (نفط منطقة بحر الشمال) بعد تكريره، دون احتساب تكاليف الشحن (التسليم على ظهر السفينة "Free on Board")، ولا حتى تكاليف التأمين أو واجبات ورسوم الميناء.

وتحدد هذه التسعيرة من خلال سوق روتردام الدولية، والتي تشكل إحدى الأسواق المرجعية في مجال المنتجات النفطية المكررة.

في هذا السياق، يتبين أنه من الضروري، في المقام الأول، تحليل كيفيات تطور أسعار المنتوجين، أي النفط الخام والمنتجات المكررة، وذلك بهدف التحقق، في المقام الثاني، من مدى الانعكاس التلقائي لتغييرات سعر برميل النفط على أسعار المنتجات المكررة، أي التحقق من إمكانية تفاعل أسعار هذه المنتجات بنفس الطريقة عند الارتفاع أو الانخفاض بالنسبة لتغييرات أسعار النفط الخام.

ومن تم، ترصد الرسوم البيانية، المشار إليها بعده، تطور أسعار برميل النفط مقارنة بأسعار الغازوال والبنزين مشحون على ظهر السفينة خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2022 (المتوسط السنوي)، وكذلك الفترة الممتدة من يناير إلى أبريل 2022 (المتوسط الحاصل كل شهرين) والتي تزامنت مع تصاعد حاد في أسعار منتجات النفط المكررة العالمية وأسعار البيع المطبقة على الصعيد الوطني على حد سواء.

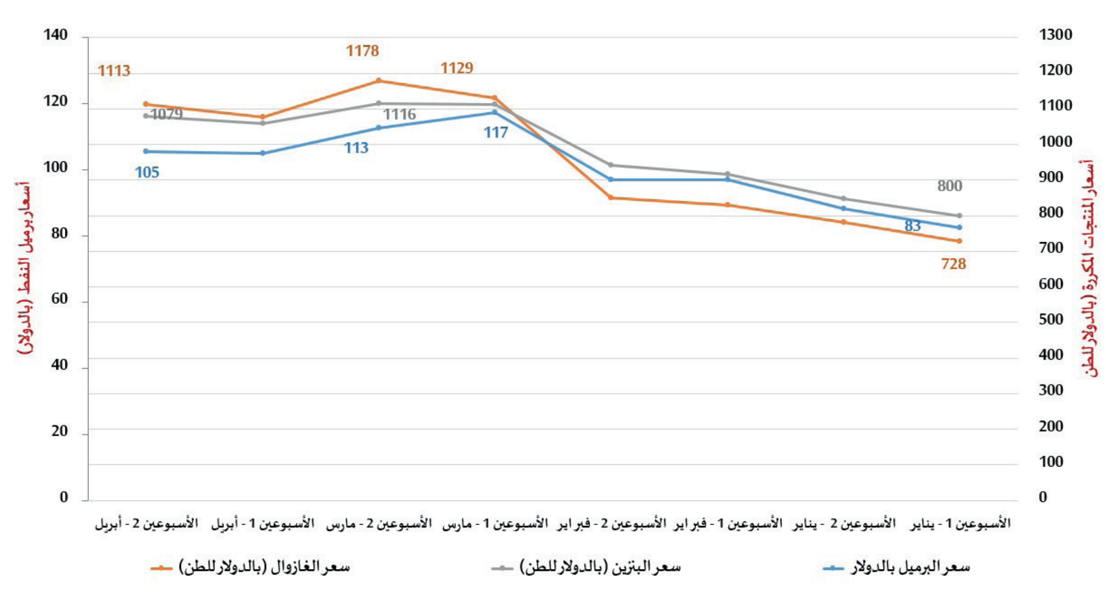
الرسم البياني 17: تطور المتوسط السنوي للأسعار مشحون على ظهر السفينة (الغازوال والبنزين) وبرميل النفط الخام (2018 - 2022)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها وزارة الاقتصاد والمالية

17 يحدد سعر خام برنت حوالي 65 في المائة من إنتاج النفط العالمي. ويتكون المرجعيان الرئيسيان الآخران من خام غرب تكساس (West Texas Intermdiate) بالنسبة للنفط الذي يتم إنتاجه بالولايات المتحدة الامريكية، وخام دبي وسلطنة عمان.

الرسم البياني 18: تطور متوسط الأسعار مشحون على ظهر السفينة كل شهرين (الغازوال والبنزين) وبرميل النفط الخام (الأشهر الأولى من سنة 2022)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها وزارة الاقتصاد والمالية

يتيح تحليل المعطيات الواردة في الرسمين البيانيين أعلاه تحديد ثلاث فترات رئيسية متباينة:

- فترة أولى امتدت من 2018 إلى 2019 واتسمت، في المجمل، بنوع من الاستقرار على مستوى تطور الأسعار مع تسجيل بعض التذبذبات. في الواقع، بلغ المتوسط المسجل في هذه الفترة حوالي 649 دولار أمريكي للطن بالنسبة للغازوال، بحد أدنى بلغ 618 دولار أمريكي للطن وحد أقصى بلغ 679 دولار أمريكي للطن، فيما بلغ المتوسط الخاص بالبنزين 622 دولار أمريكي للطن (حد أدنى بلغ 598 دولار أمريكي للطن وحد أقصى بلغ 646 دولار أمريكي للطن)؛

- فترة ثانية غطت سنة 2020، وطبعها انخفاض هام في الأسعار على إثر التهاوي الحاد لأسعار برميل النفط الخام على الصعيد العالمي بمتوسط سعر بلغ 42 دولارا أمريكيا للطن، أي أقل من 34 في المائة مقارنة بسنة 2019.

خلال هذه الفترة من 2020، بلغ متوسط أسعار المنتجات المكررة قرابة 374 دولار أمريكي للطن بالنسبة للغازوال، و393 دولار أمريكي للطن بالنسبة للبنزين، مما يعكس تراجعا بنسبة تزيد عن 40 في المائة مقارنة بالمتوسط المسجل في الفترة الأولى (2018 - 2019) بالنسبة للغازوال، و35 في المائة بالنسبة للبنزين. في حين سجلت أسعار برميل النفط الخام نفس المنحنى تقريبا مع انخفاض بنسبة 38 في المائة.

ويعد هذا التغيير المفاجئ نحو الانخفاض في وضعية السوق نتيجة للتراجع القوي للطلب، والمقرون بالركود غير المسبوق للاقتصاد العالمي والناجم عن القيود المفروضة على التنقل وتوقف أنشطة الإنتاج والمبادلات على الصعيد العالمي.

- فترة ثالثة امتدت من 2021 ومستمرة إلى حدود اليوم، وتشهد وتيرة تصاعدية ازدادت حدتها خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022 حيث سجلت الأسعار مستويات قياسية. ومن تم، بلغ متوسط أسعار الغازوال، خلال النصف الثاني من أبريل الماضي، 1113 دولارا أمريكيا للطن، بزيادة بلغت أزيد من 64 في المائة مقارنة بالمتوسط المسجل في 2018، أي السنة التي شهدت فيها الأسعار مستويات عادية قبل اندلاع الأزمة الصحية. وتم تسجيل نفس الملاحظة على مستوى أسعار البنزين، إذ ناهز متوسطها 1079 دولارا أمريكيا للطن، محققة بذلك انتعاشا بنسبة 66 في المائة مقارنة بالمتوسط المسجل في 2018. بالموازاة، ارتفعت أسعار برميل النفط الخام بنسبة 47 في المائة.

وتعزى الوتيرة التصاعدية، المشار إليها أعلاه، إلى التأثير المقرون، على الأقل، بعاملين رئيسيين. عامل يرتبط، من جهة، بتأثير الانتعاش السريع والمتزامن للطلب العالمي منذ النصف الثاني من 2021. وتحقق ذلك على إثر التخفيف من تدابير الحجر الصحي ورفع القيود المفروضة على التنقل. ومن جهة ثانية، بالعامل الجيو-سياسي المتمثل في تداعيات النزاع بين روسيا وأوكرانيا، والذي اندلع منذ فبراير من سنة 2022. وتجدر الإشارة، في هذا الصدد، إلى أن روسيا تعد المصدر الثاني للنفط الخام على الصعيد العالمي.

من جهة أخرى، تجدر الإشارة إلى أنه وخلافا للأفكار السائدة بكون أسعار البنزين على الصعيد الدولي تفوق مثيلاتها المتعلقة بالغازوال، كشف تحليل المعطيات المذكورة أعلاه أن عروض أسعار الغازوال على الصعيد الدولي كانت في مستوى أعلى من مثيلاتها من البنزين خلال سنتي 2018 و2019، وكذلك خلال شهري مارس وأبريل من سنة 2022.

وإذا أخذنا بعين الاعتبار متوسط الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، فسنلاحظ تشابه في عروض أسعار هاذين المنتوجين تقريبا، حيث بلغت كلفة الغازوال 566 دولار أمريكي للطن فيما وصلت كلفة البنزين إلى 582 دولار أمريكي للطن.

وتفسر أسباب المستوى المرتفع لعروض أسعار الغازوال مقارنة بمثيلاتها من البنزين بعنصرين رئيسيين. يتمثل العنصر الأول في الطلب القوي على الغازوال خلال الفترات التي لوحظت فيها هذه الفوارق. ويقترن العنصر الثاني بارتفاع تكاليف إنتاج الغازوال. في الواقع، يتيح برميل نفط خام (حوالي 159 لترا)، بصفة عامة، إمكانية الحصول على نحو 74 لترا من البنزين، وقرابة 35 لترا من الغازوال، مما يشير إلى أن تأثير الزيادة في أسعار المادة الأولية (برميل النفط) يكتسي أهمية أكبر إزاء الغازوال مقارنة بالبنزين.

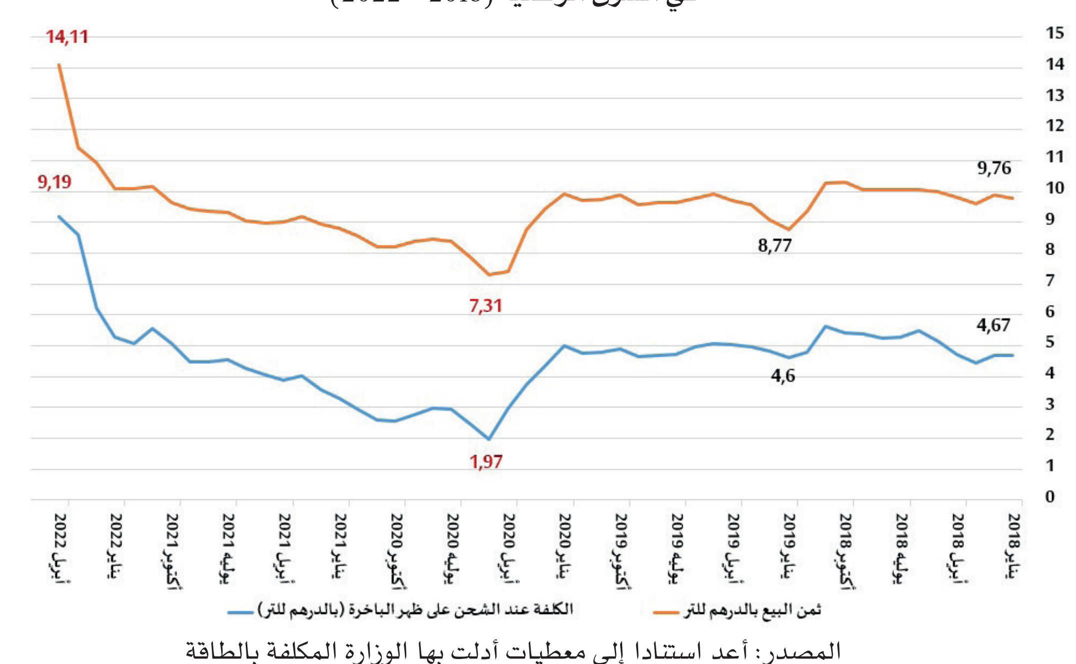
وعلى مستوى التوزيع، تزداد هذه التكاليف بفعل التكاليف الناجمة عن الفوارق في الكثافة الحجمية بين هاذين المنتوجين. إذ سنجد، بالنسبة لنفس الحجم، أن الغازوال يتسم بكثافة أكبر (تبلغ 0,84 كيلوغراما للتر) ويزن أكثر من البنزين (بـ 0,74 كيلوغراما للتر)، أي أكثر بحوالي 13 في المائة، مما يؤدي إلى تكاليف نقل وتوزيع أكثر بالنسبة للغازوال.

2. تحليل مستوى العلاقة الترابطية بين تغييرات أسعار برميل النفط الخام وأسعار المنتجات المكررة وأسعار البيع على الصعيد الوطني

في هذا الفصل، سيتم احتساب معاملات العلاقة التي تربط تطور متوسط الأسعار السنوية لبرميل النفط الخام والمنتجات المكررة المستوردة بتطور متوسط أسعار المبيعات المطبقة في السوق الوطنية خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 من جهة، والتطور الشهري لهذه المتغيرات الثلاثة طيلة الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022.

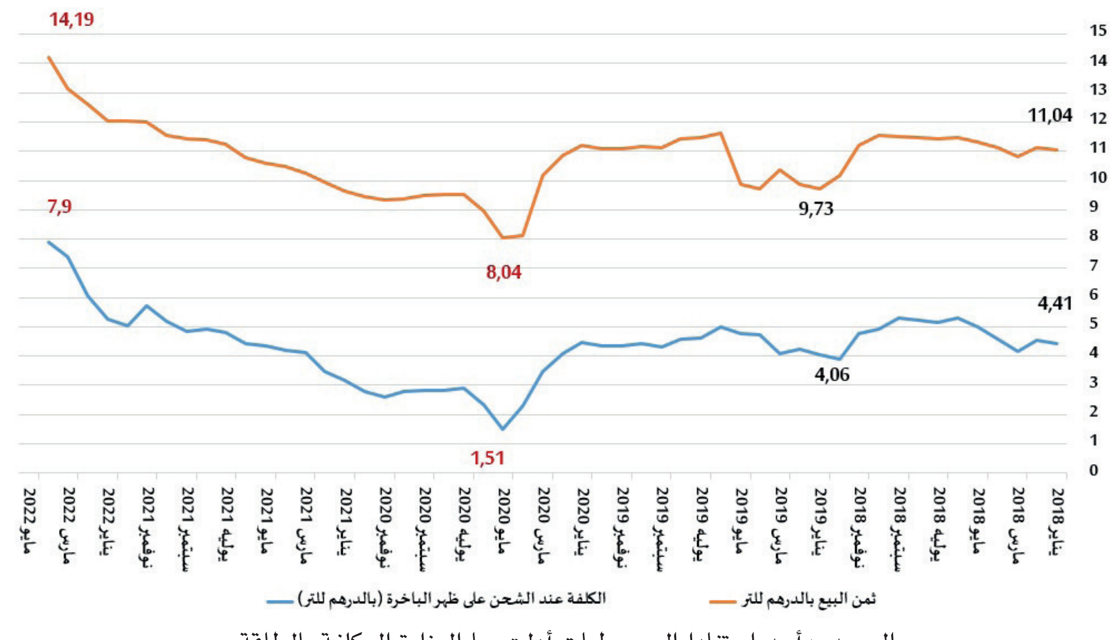
وتشكل الأسعار الدولية وأسعار البيع المطبقة على الصعيد الوطني، موضوع هذا التحليل، متوسطات سنوية وشهرية. وتجدر الإشارة إلى أنه من الناحية العملية، يقوم الفاعلون بتغيير السعر، في المتوسط، مرة كل أسبوعين، في حين تتغير أسعار المنتجات المكررة يوميا. كما يعمد هؤلاء الفاعلون إلى تفعيل أكثر من تغيير واحد في أسعار البيع كل أسبوعين في فترات معينة، لاسيما خلال شهري مارس وأبريل من سنة 2022.

الرسم البياني 19: تطور المتوسط الشهري لأسعار الغازوال المستورد عند الشحن على ظهر السفينة وأسعار بيعه في السوق الوطنية (2018 - 2022)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها الوزارة المكلفة بالطاقة

الرسم البياني 20: تطور المتوسط الشهري لأسعار البنزين المستورد مشحون على ظهر السفينة وأسعار بيعه في السوق الوطنية (2018 - 2022)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها الوزارة المكلفة بالطاقة

الجدول 7: تغير متوسط الأسعار السنوية لبرميل النفط الخام وأسعار المنتجات المكررة عند الشحن على ظهر السفينة وأسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية (2018 – 2021)

	2019 / 2018	2020 / 2019	2021 / 2020
أسعار برميل النفط الخام	% -10	% -34	% 67
أسعار الغازوال عند الشحن على ظهر السفينة	% -5	% -36	% 41
أسعار البنزين عند الشحن على ظهر السفينة	% -6	% -35	% 60
أسعار بيع الغازوال	% -4	% -12	% 11
أسعار بيع البنزين	% -3	% -11	% 15

المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها الوزارة المكلفة بالطاقة

	الغازوال			
	الأسعار عند الشحن على ظهر السفينة (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)	متوسط سعر البيع (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)
2018	5,07	----	9,93	----
2019	4,83	-0,24	9,58	-0,35
2020	3,1	-1,73	8,4	-1,18
2021	4,36	**1,26**	9,32	**0,92**

	البنزين			
	الأسعار عند الشحن على ظهر السفينة (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)	متوسط سعر البيع (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)
2018	4,77	----	11,18	----
2019	4,46	-0,31	10,71	-0.47
2020	2,9	-1,56	9,50	-1,21
2021	4,64	**1,74**	10,94	**1,44**

ما بين سنتي 2018 و2019، سجلت المتغيرات الثلاثة (أسعار برميل النفط الخام وأسعار المنتجات المكررة مشحونة على ظهر السفينة وأسعار البيع في السوق الوطنية) تغييرات متباينة، إذ، في الوقت الذي تقلصت فيه أسعار النفط الخام بنحو 10 في المائة، تراجعت أسعار المنتجات المكررة مشحونة على ظهر السفينة بحوالي فقط 5 في المائة.

وفيما يخص الغازوال، بلغت نسبة الفرق بين تغير كل من الأسعار عند الشحن على ظهر السفينة وأسعار البيع في السوق الوطنية 1 في المائة فقط. من جهة أخرى، يشكل تغير عروض أسعار البنزين مشحون على ظهر السفينة ضعف تغير أسعار البيع في السوق الوطنية، أي بنسبة 3 في المائة.

وفي الفترة ما بين سنتي 2019 و2020، تهاوت أسعار برميل النفط الخام والأسعار مشحونة على ظهير السفينة بشكل متطابق تقريبا، وبنسبة بلغت حوالي 35 في المائة. وشهدت تغييرات أسعار البيع في السوق الوطنية انخفاضا بنسبة 12 في المائة فقط، أي أقل بثلاث مرات من تغير الأسعار على الصعيد العالمي.

وبخصوص الفترة الممتدة من 2020 إلى 2021، برزت التغييرات في أسعار برميل النفط الخام على الصعيد العالمي (بنسبة 67 في المائة) على مستوى البنزين (بنسبة 60 في المائة)، ولكن بدرجة أقل على مستوى تذبذبات المسجلة أسعار الغازوال (بنسبة 41 في المائة).

وشهدت أسعار البيع في السوق الوطنية زيادة بنسبة 11 في المائة فقط إزاء الغازوال (41 في المائة بالنسبة لأسعار الشحن على ظهر السفينة)، وبـ 15 في المائة حيال البنزين (60 في المائة بالنسبة لأسعار الشحن على ظهر السفينة).

الجدول 8: تغير متوسط الأسعار الشهرية لبرميل النفط الخام وأسعار المنتجات المكررة مشحونة على ظهر السفينة وأسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية (الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022)

	يناير / فبراير	فبراير / مارس	مارس / أبريل
أسعار برميل النفط الخام	14,1%	18,6%	-8,7%
أسعار البنزين عند الشحن على ظهر السفينة	17,9%	27,7%	15,5%
أسعار البنزين عند الشحن على ظهر السفينة	15,4%	21,4%	7,2%
أسعار بيع الغازوال	8,1%	9,0%	23,4%
أسعار بيع البنزين	4,8%	4,1%	8,1%

المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلت بها وزارتي الاقتصاد والمالية والطاقة والفاعلون

	الغازوال			
	الأسعار عند الشحن على ظهر السفينة (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)	متوسط سعر البيع (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)
دجنبر 2021	5,06	-----	10,1	-----
يناير 2022	5,29	0,23	10,09	-0,01
فبراير 2022	6,23	0,95	10,92	0,82
مارس 2022	7,96	**1,73**	11,43	**0,51**
أبريل 2022	9,19	**1,23**	14,11	**2,68**

	البنزين			
	الأسعار عند الشحن على ظهر السفينة (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)	متوسط سعر البيع (بالدرهم للتر)	تغير السعر (بالدرهم للتر)
دجنبر 2021	5,02	-----	12,05	-----
يناير 2022	5,26	0,24	12,03	-0,02
فبراير 2022	6,07	0,81	12,61	0,58
مارس 2022	7,37	**1,30**	13,13	**0,52**
أبريل 2022	7,9	**0,53**	14,19	**1,06**

على ضوء المعطيات الواردة في الجداول أعلاه، ينبغي إبداء الملاحظات التالية:

- ما بين شهري يناير ومارس 2022 وفي ظرفية اتسمت بتصاعد أسعار النفط الخام والمنتجات المكررة عالميا، شهد سعر بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية زيادة بنسبة أقل بكثير من أسعار برميل النفط الخام وأسعار شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة.

ما بين شهري مارس وأبريل 2022، وفي الوقت الذي تراجعت فيه أسعار النفط الخام وارتفعت أسعار المنتجات المكررة، شهدت أسعار البيع زيادة أكبر مع تسجيل إعادة هيكلة وتأثير استدراك (effet de rattrapage) مقارنة بشهر مارس. ويعزى هذا التفاوت إلى الفارق الحاصل بين الأسعار على الصعيد العالمي وانعكاساتها على أسعار البيع في السوق الوطنية لمدة 15 يوما. وما بين عملية الشراء والتسلم، يجب مراعاة الحيز الزمني الضروري لإجراء عمليات النقل والتخزين والتوزيع.

الجدول 9: معامل العلاقة الترابطية بين أسعار البيع مقارنة بأسعار شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة

	2021 - 2018	2022
الغازوال	0,99	0,92
البنزين	0,99	0,95

يظهر، على ضوء كافة الفترات التي تمت ملاحظتها، أن اتجاهات أسعار الغازوال والبنزين على الصعيد الدولي تنعكس على تطور أسعار البيع في السوق الوطنية. في الواقع، ثمة علاقة ترابطية إيجابية وقوية بين هذه المتغيرات، لاسيما وأن معامل هذه العلاقة يعادل 0,99 تقريبا، أخذا بعين الاعتبار تطور أسعار شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة كمعيار أساسي للمقارنة.

وبخصوص الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، والمتسمة بارتفاع قوي في أسعار البيع في السوق الوطنية، تشير المعطيات الواردة في الجدول 9 إلى أن تغييرات أسعار برميل النفط الخام لا تساير دائما تغييرات أسعار شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة. وتتضح هذه الخلاصة أكثر إذا ما قورنت هذه التغييرات بتغييرات أسعار البيع في السوق الوطنية.

وإذا كانت أسعار البيع في السوق الوطنية ترتبط فعلا بأسعار برميل النفط الخام، فأنها تقترن، بالنسبة للكثرين، بمتغيرات مستقلة وبعوامل خاصة بسوق المنتجات المكررة، لاسيما تكاليف التكرير.

ولا يجري مقايسة هذه الأسعار بأسعار برميل النفط الخام، بل تتوقف على الطلب على هذه المنتجات وعلى قدرات المكررين على الاستجابة له. على سبيل المثال، قد تزداد تكاليف التكرير على إثر ارتفاع الطلب وأسعار نواتج التقطير المستعملة في التكرير.

وينضاف إلى ذلك عناصر التكلفة الأخرى ذات الصلة، بالخصوص، بالشحن وتغييرات سعر الصرف (يتم تقويم النفط بالدولار) والجبايات، والتي تشكل عنصرا رئيسيا في تحديد سعر البيع للمستهلك.

بيد أن تقييم تغييرات أسعار البيع مقارنة بأسعار المنتجات المكررة على ظهر السفينة يمكن من رصد مستوى عال من العلاقة الترابطية بين هاذين المتغيرين بمعدل 0,92 إزاء الغازوال وحوالي 0,95 حيال البنزين خلال هذه الفترة من سنة 2022.

خامسا: بنية أسعار البيع على مستوى محطات الخدمة

1. تحليل تطور بنية أسعار البيع في المضخة على مستوى محطة الخدمة

بعد تحليل درجة العلاقة الترابطية بين أسعار البيع المطبقة في السوق الوطنية وأسعار المنتجات المكررة على الصعيد العالمي، ستتناول هذه الفقرة تحليلا لمكونات أسعار بيع هاذين المنتوجين في المضخة على مستوى محطة الخدمة، أي الأسعار التي يسددها المستهلك النهائي.

وتروم هذه المقاربة تحقيق هدف مزدوج: أولا تحليل عناصر التكلفة بشكل معمق وذلك بقياس حجمها في بنية سعر البيع النهائي للمستهلك. ثم ثانيا، استكشاف مختلف الوسائل والرافعات التي يمكن من خلالها التدخل على مستوى مكون واحد أو عدة مكونات من سعر البيع النهائي، وذلك في اتجاه انخفاض يهدف إلى التخفيف من تداعيات الزيادات المسجلة على القدرة الشرائية للمستهلك.

فضلا عن ذلك، سيتيح التحليل المنجز إمكانية تقييم تطور هوامش الربح (الخام والصافية) للفاعلين مع مرور الزمن، وكذا مردوديتهم الاقتصادية. وسيتم ذلك أولا طوال السنوات الأربع الماضية، ثم الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، وهي الفترة التي اتسمت بزيادات حادة في أسعار البيع في السوق الوطنية.

ومن تم، سينجز هذا التحليل استنادا إلى معطيات وفرها الفاعلون في السوق، وتتعلق بأسعار البيع المطبقة في المضخة على مستوى محطة الخدمة وشاملة لجميع الرسوم.

وتنقسم هذه البنية إلى ثلاثة عناصر رئيسية، تشمل تكلفة شراء المنتجات المكررة، أي الغازوال والبنزين، وتكاليف إيصالها، والجبايات المطبقة على هذه المنتجات، وهوامش ربح الموزعين (شركات التوزيع وأرباب محطات الخدمة).

- تكلفة شراء المنتجات المكررة (الغازوال والبنزين)

يتكون سعر البيع، الذي يشير إليه الفاعلون عادة بالسعر الذي يشتري به المستوردون الموزعون، من العناصر التالية:

- تكلفة شحن منتجات الغازوال والبنزين مستوردة مكررة على ظهر السفينة، وتضم سعر بلات للنفط "Platts" دون احتساب تكاليف الشحن، والتأمين وواجبات ورسوم الميناء؛
- التكاليف النهائية لتسلم المخزون (frais d’approche) وشحنه وتأمينه، وتكاليف التفريغ، وواجبات ورسوم الميناء، والتكاليف ذات الصلة بتغيير سعر الصرف (الدرهم مقارنة بالدولار)؛
- تكاليف التخزين.

- الجبايات (الضرائب: الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة)

ينتمي الغازوال والبنزين إلى المنتجات الخاضعة لنوعين من الضريبة، وهما الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة.

تعد الضريبة الداخلية على الاستهلاك ضريبة غير مباشرة وتطبق على كلا المنتوجين. وتتعلق، كما يشير اسمها، بضريبة على استهلاك كمية المحروقات التي تم اقتناؤها، وليس قيمتها بالدرهم.

وعليه، يتعلق الامر بضريبة غير خاضعة لتأثير تغييرات الأسعار على الصعيد الدولي، وبالتالي فهي ذات استهلاك مستقر. ولا يتأثر المنتوج المتعلق بهذه الضريبة بارتفاع أو انخفاض سعر اللتر من الغازوال أو البنزين.

ويظل المبلغ المستلم ثابتا بالنسبة لسنة معينة، على اعتبار أنه محدد بموجب قانون المالية، ويستقر في 242,2 درهما للهكتولتر بالنسبة للغازوال، و376,4 درهما للهكتولتر بالنسبة للبنزين. ومنذ إحداثها، خضعت الضريبة سالفة الذكر للتعديل مرة واحدة فقط، واستهدف الغازوال فقط. وتم ذلك بمقتضى المرسوم رقم 2.96.629 الصادر في 31 يوليوز 1996، والذي قضى برفع مبلغ هذه الأخيرة من 222,2 درهم للهكتولتر إلى 242,2 درهم للهكتولتر، كما هو معمول به حاليا.

وتجدر الإشارة كذلك إلى أن إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة تعمل على استرداد هذه الضريبة من المستوردين، والذين يقومون بتحميلها على الموزعين. ويقوم هؤلاء بدورهم بتحميلها على المستهلك النهائي.

زيادة على ذلك، يخضع الغازوال والبنزين للضريبة على القيمة المضافة. وتعد هذه الأخيرة بمثابة ضريبة تحدد حسب القيمة. وتبلغ نسبتها 10 في المائة وتطبق على تكلفة الشراء المصرح بها من قبل المورد مصحوبة بالضريبة الداخلية على الاستهلاك، أي أن جزءا من مبلغ الضريبة على القيمة المضافة يحتسب على أساس الضريبة الداخلية على الاستهلاك.

وخلافا للضريبة الداخلية على الاستهلاك، يتأثر تطور مداخيل الضريبة على القيمة المضافة بتطور الأسعار على الصعيد العالمي. ومن ثم، تفضي أية زيادة في الأسعار تلقائيا إلى الزيادة في سعر البيع النهائي، وكذا ارتفاع المداخيل المرتبطة به.

- هوامش الربح الخام الخاصة بالتوزيع (بالجملة والتقسيط)

تضم أسعار بيع الغازوال والبنزين، علاوة على تكاليف شراء المنتجات المكررة والمستوردة وعلى الضرائب المستخلصة من قبل الدولة، هوامش ربح كل من شركات التوزيع وأرباب محطات الخدمة.

وتعد هوامش ربح شركات التوزيع، المذكورة أعلاه، بمثابة هوامش خام تجارية تكتسب قبل استخلاص الضريبة. وتحتسب بأخذ الفرق بين سعر البيع دون احتساب الرسوم والتكاليف المتعلقة بشراء المنتجات المكررة[18]، وتضاف لها تكاليف التخزين، والنقل والتوزيع، وإيصال المحروقات إلى محطات الخدمة.

وتحتسب هوامش ربح محطات الخدمة بأخذ الفرق بين سعر الشراء المطبق من طرف المحطة (سعر التفويت بالنسبة لشركة التوزيع) والسعر النهائي المعروض في المضخة على مستوى محطة الخدمة.

وتلخص الجداول والرسوم البيانية، بعده، بنية متوسط سعر بيع لتر واحد من الغازوال وشامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل، والمطبق على مستوى محطات الخدمة الخاضعة للتسيير المباشر من طرف شركات التوزيع (نموذج التسيير القائم على الشركة المملوكة للشركة التي تسيرها "COCO"). وقد أنجزت مصالح التحقيق لدى مجلس المنافسة هذا الحساب استنادا إلى معطيات مستقاة من الفاعلين.

ويظل التحليل كما هو كيفما كان نموذج محطات الخدمة الذي وقع عليه الاختيار، طالما أن هوامش ربح التجار بالتقسيط تشهد، وفقا للمعطيات المدلى بها من قبل مختلف الفاعلين، استقرارا. وتعتبر متشابهة تقريبا إزاء جميع نماذج تسيير محطات الخدمة.

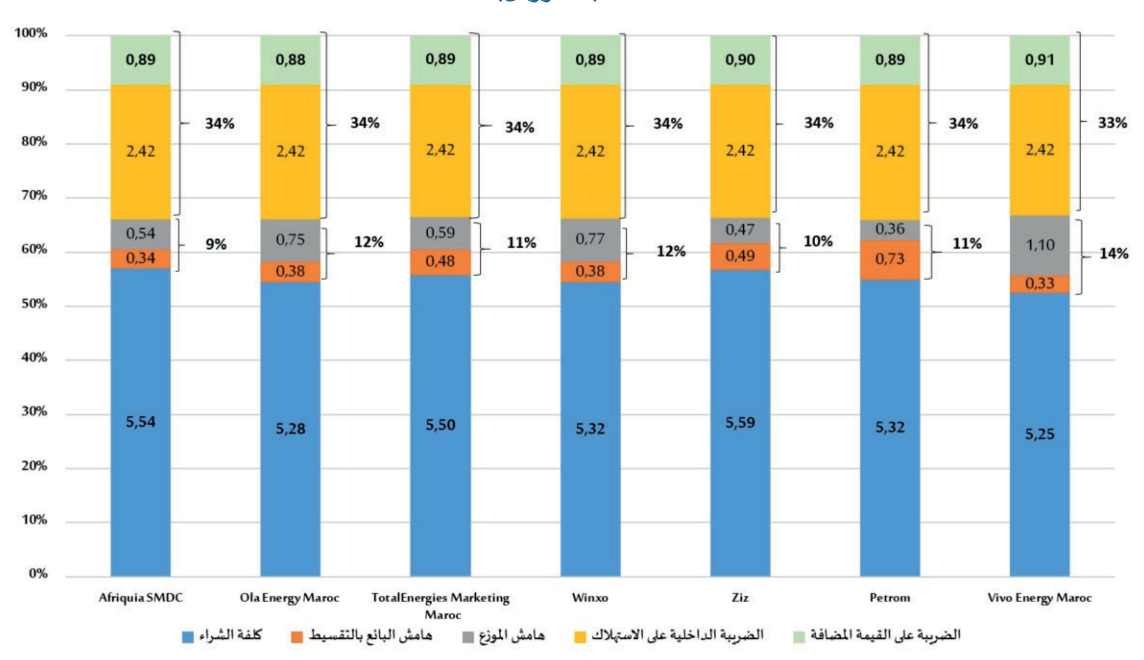
18 تشكل تكاليف الجزيئة تكلفة شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة، وتكاليف الشحن، والتكاليف النهائية لتسلم المخزون، بالإضافة إلى تكاليف تحويل العملة، وواجبات ورسوم الميناء.

الجدول 10: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل (2018-2021)

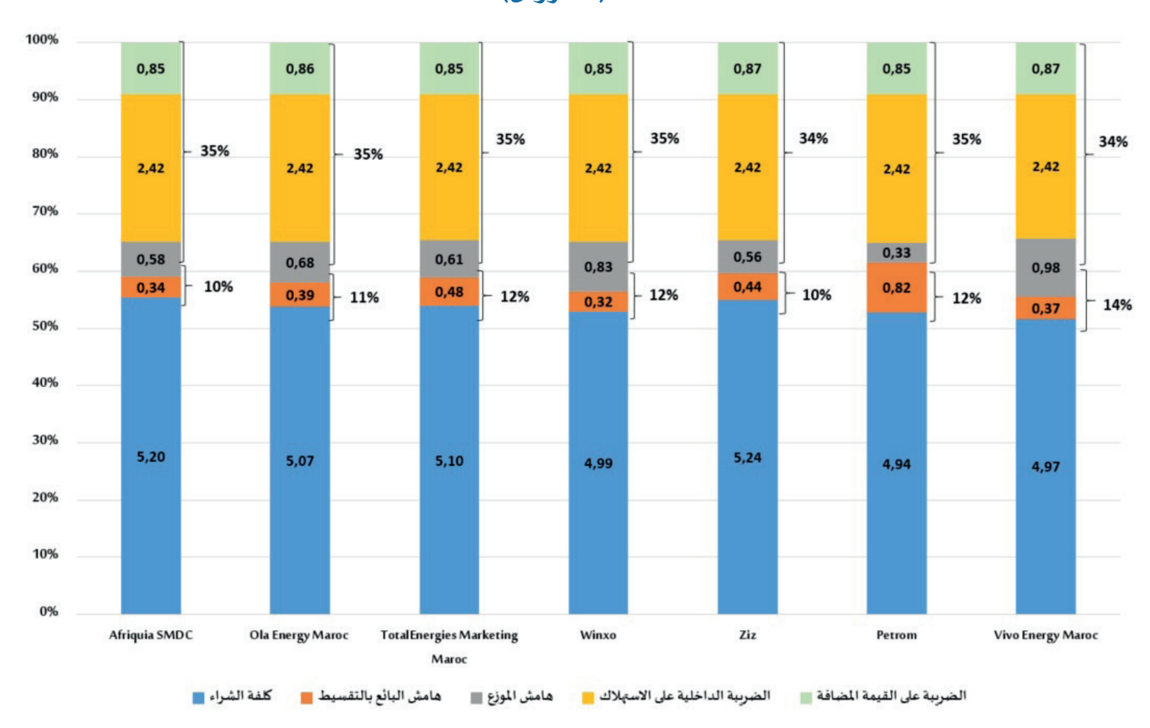
الشركة	السنة	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع	هامش ربح التاجر بالتقسيط	هامش الربح الإجمالي	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
Afriquia SMDC	2018	5,54	2,42	0,89	3,31	0,54	0,34	0,89	9,74
Afriquia SMDC	2019	5,20	2,42	0,85	3,28	0,58	0,34	0,92	9,40
Afriquia SMDC	2020	3,55	2,42	0,76	3,18	1,25	0,35	1,60	8,32
Afriquia SMDC	2021	4,72	2,42	0,83	3,25	0,78	0,36	1,15	9,12
Ola Energy Maroc	2018	5,28	2,42	0,88	3,30	0,75	0,38	1,13	9,71
Ola Energy Maroc	2019	5,07	2,42	0,86	3,28	0,68	0,39	1,07	9,42
Ola Energy Maroc	2020	3,63	2,42	0,74	3,16	1,03	0,29	1,32	8,11
Ola Energy Maroc	2021	4,55	2,42	0,82	3,24	1,00	0,28	1,28	9,07
TotalEnergies Marketing Maroc	2018	5,50	2,42	0,89	3,31	0,59	0,48	1,06	9,79
TotalEnergies Marketing Maroc	2019	5,10	2,42	0,85	3,27	0,61	0,48	1,09	9,37
TotalEnergies Marketing Maroc	2020	3,44	2,42	0,75	3,17	1,30	0,52	1,82	8,27
TotalEnergies Marketing Maroc	2021	4,70	2,42	0,84	3,26	0,88	0,54	1,42	9,26
Winxo	2018	5,32	2,42	0,89	3,33	0,77	0,38	1,15	9,75
Winxo	2019	4,99	2,42	0,85	3,29	0,83	0,32	1,15	9,38
Winxo	2020	3,38	2,42	0,74	3,18	1,33	0,33	1,66	8,18
Winxo	2021	4,55	2,42	0,83	3,27	0,88	0,49	1,36	9,13
Ziz	2018	5,59	2,42	0,90	3,32	0,47	0,49	0,96	9,89
Ziz	2019	5,24	2,42	0,87	3,29	0,56	0,44	1,00	9,55
Ziz	2020	3,60	2,42	0,76	3,18	1,09	0,55	1,64	8,36
Ziz	2021	4,82	2,42	0,85	3,27	0,74	0,49	1,23	9,31
Petrom	2018	5,32	2,42	0,89	3,33	0,36	0,73	1,09	9,75
Petrom	2019	4,94	2,42	0,85	3,30	0,33	0,82	1,15	9,39
Petrom	2020	4,04	2,42	0,77	3,21	0,31	0,88	1,19	8,45
Petrom	2021	4,68	2,42	0,83	3,28	0,38	0,84	1,22	9,18
Vivo Energy Maroc	2018	5,25	2,42	0,91	3,33	1,10	0,33	1,43	10,00
Vivo Energy Maroc	2019	4,97	2,42	0,87	3,29	0,98	0,37	1,35	9,62
Vivo Energy Maroc	2020	3,53	2,42	0,77	3,19	1,38	0,36	1,74	8,45
Vivo Energy Maroc	2021	4,57	2,42	0,85	3,27	1,16	0,39	1,55	9,39

الرسم البياني 21: بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال شامل لجميع الرسوم والمطبق من طرف الفاعلين الرئيسيين (2018 - 2021)

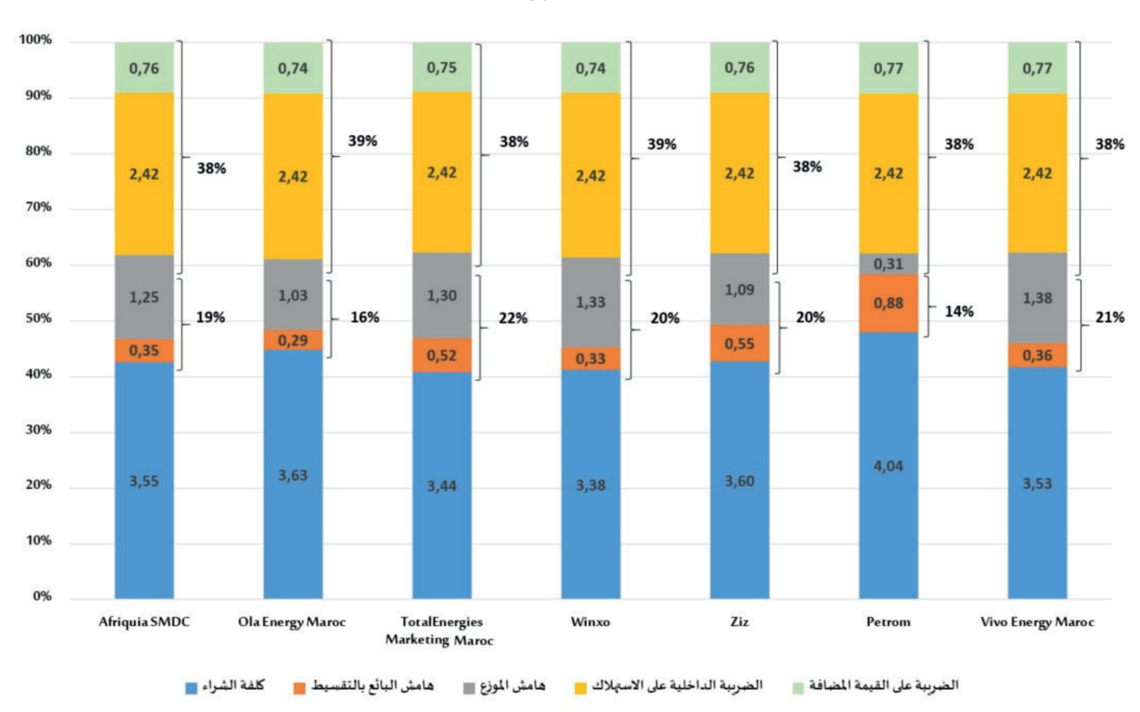
2018 (الغازوال)



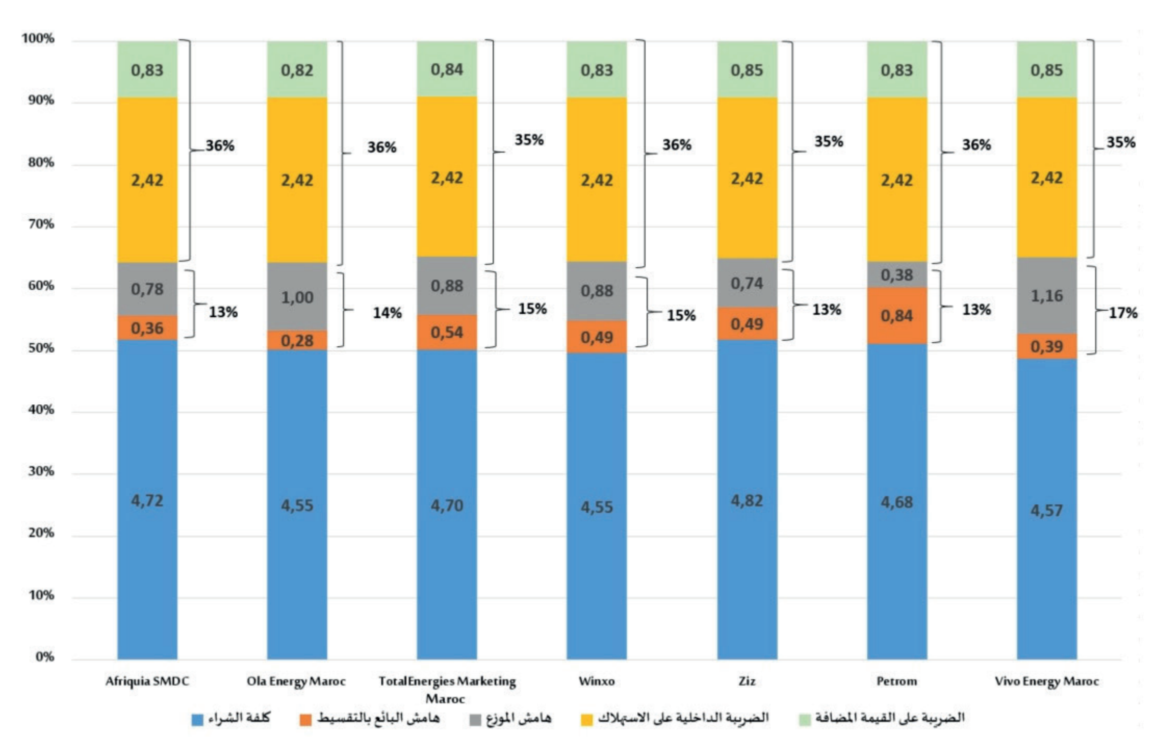
2019 (الغازوال)



2020 (الغازوال)



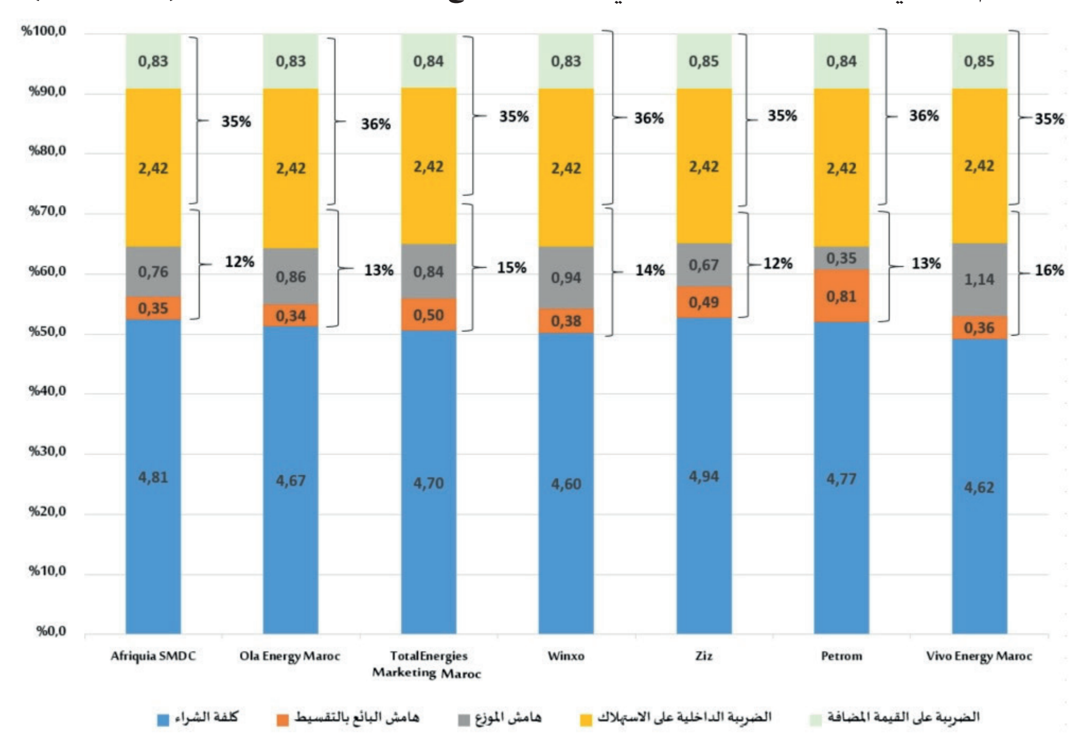
2021 (الغازوال)



الجدول 11: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل وبالمتوسط الترجيحي

	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع (درهم واحد للتر)	هامش ربح تاجر التقسيط (درهم واحد للتر)	هامش الربح الإجمالي (درهم واحد للتر)	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
Afriquia SMDC	4,80	2,42	0,83	3,26	0,77	0,35	1,12	9,18
Ola Energy Maroc	4,67	2,42	0,83	3,25	0,86	0,34	1,19	9,11
TotalEnergies Marketing Maroc	4,71	2,42	0,84	3,26	0,84	0,50	1,34	9,19
Winxo	4,60	2,42	0,83	3,27	0,94	0,38	1,32	9,14
Ziz	4,94	2,42	0,85	3,27	0,67	0,49	1,16	9,38
Petrom	4,79	2,42	0,84	3,29	0,35	0,81	1,16	9,22
Vivo Energy Maroc	4,62	2,42	0,85	3,28	1,14	0,36	1,51	9,41
المتوسط الترجيحي للسوق	4,73	2,42	0,84	3,27	0,80	0,46	1,26	9,23

الرسم البياني 22: المتوسط الترجيحي لبنية سعر بيع الغازوال حسب كل فاعل (2018-2021)



وتوضح الجداول والرسوم البيانية، بعده، المعطيات المتعلقة بالأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022 (الخاصة بالغازوال)

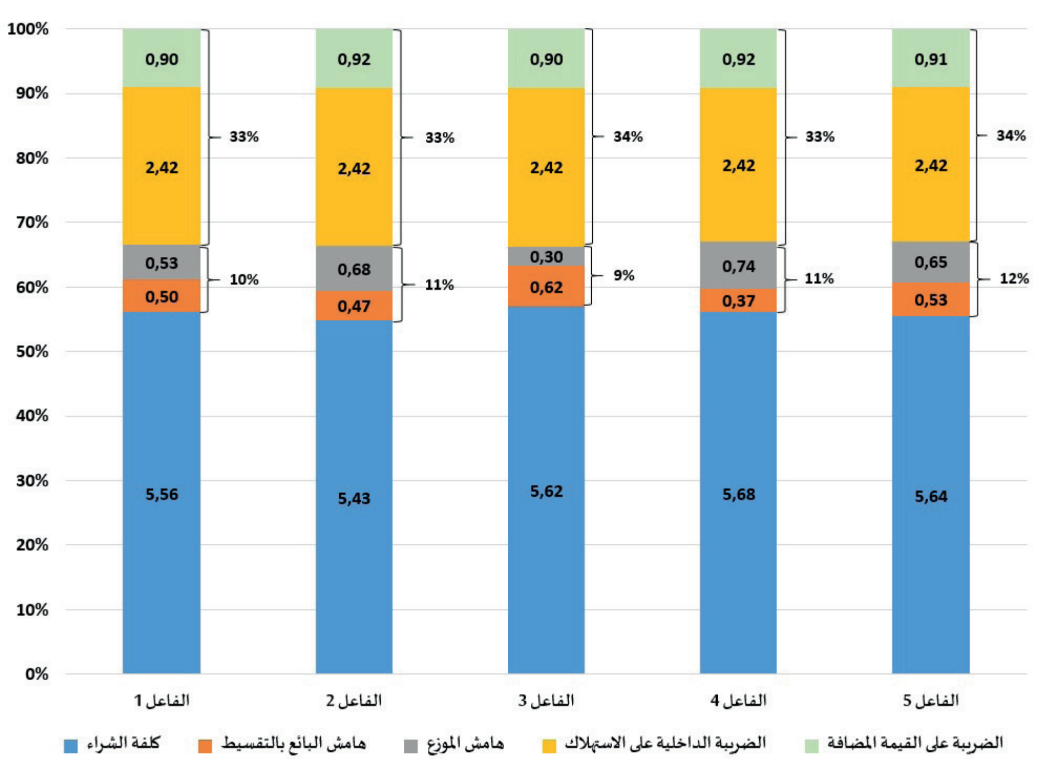
الجدول 12: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل (من يناير إلى أبريل 2022) تم تصنيفها حسب كلفة الشراء وسعر البيع الشامل لجميع الرسوم

الشركة	السنة	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع	هامش ربح التاجر بالتقسيط	هامش الربح الإجمالي	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
الفاعل 1	يناير 2022	5,56	2,42	0,90	3,34	0,53	0,50	1,03	9,90
الفاعل 1	فبراير 2022	6,73	2,42	0,97	3,42	0,09	0,50	0,60	10,69
الفاعل 1	مارس 2022	7,78	2,42	1,06	3,51	-0,07	0,50	0,43	11,67
الفاعل 1	أبريل 2022	9,46	2,42	0,24	0,50	0,24	0,50	0,74	13,87
الفاعل 2	يناير 2022	5,43	2,42	0,92	3,34	0,68	0,47	1,15	10,07
الفاعل 2	فبراير 2022	6,58	2,42	0,98	3,40	0,78	0,45	1,23	10,80
الفاعل 2	مارس 2022	8,59	2,42	1,06	3,48	-0,15	0,34	0,19	11,64
الفاعل 2	أبريل 2022	9,44	2,42	0,38	0,55	0,38	0,55	0,93	14,12
الفاعل 3	يناير 2022	5,62	2,42	0,90	3,35	0,30	0,62	0,91	9,88
الفاعل 3	فبراير 2022	6,80	2,42	0,97	3,43	0,19	0,30	0,48	10,71
الفاعل 3	مارس 2022	7,60	2,42	1,06	3,51	0,24	0,30	0,54	11,66
الفاعل 3	أبريل 2022	9,46	2,42	0,27	0,44	0,27	0,44	0,71	13,90
الفاعل 4	يناير 2022	5,68	2,42	0,92	3,34	0,74	0,37	1,11	10,14
الفاعل 4	فبراير 2022	6,66	2,42	1,00	3,42	0,58	0,37	0,95	11,03
الفاعل 4	مارس 2022	8,43	2,42	1,04	3,46	-0,84	0,37	-0,47	11,42
الفاعل 4	أبريل 2022	9,70	2,42	0,13	0,38	0,13	0,38	0,51	13,90
الفاعل 5	يناير 2022	5,64	2,42	0,91	3,34	0,65	0,53	1,18	10,06
الفاعل 5	فبراير 2022	6,60	2,42	0,98	3,40	0,34	0,52	0,86	10,80
الفاعل 5	مارس 2022	8,36	2,42	1,06	3,49	-0,66	0,48	-0,18	11,70
الفاعل 5	أبريل 2022	9,62	2,42	0,25	0,47	0,25	0,47	0,72	13,98

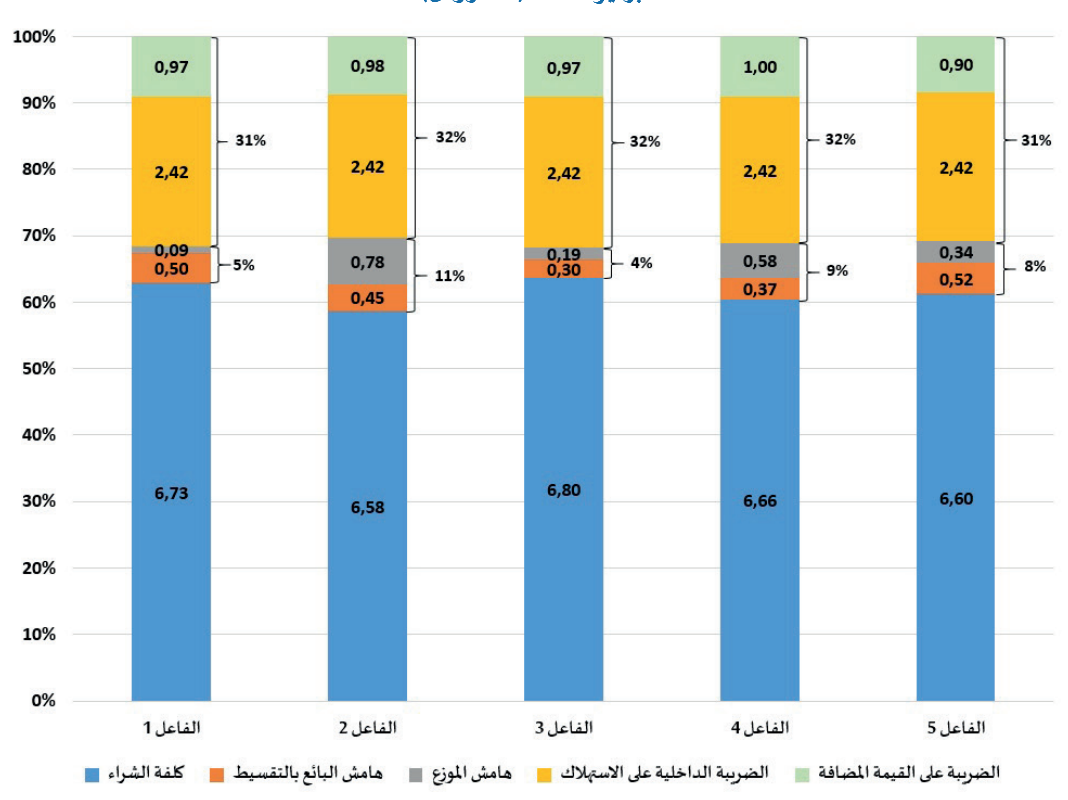
ملاحظة: تم حجب هوية الفاعلين بالنسبة للأشهر الأربعة الأولى لسنة 2022، حيث لن تُعرف نتائجهم إلا في نهاية هذه السنة

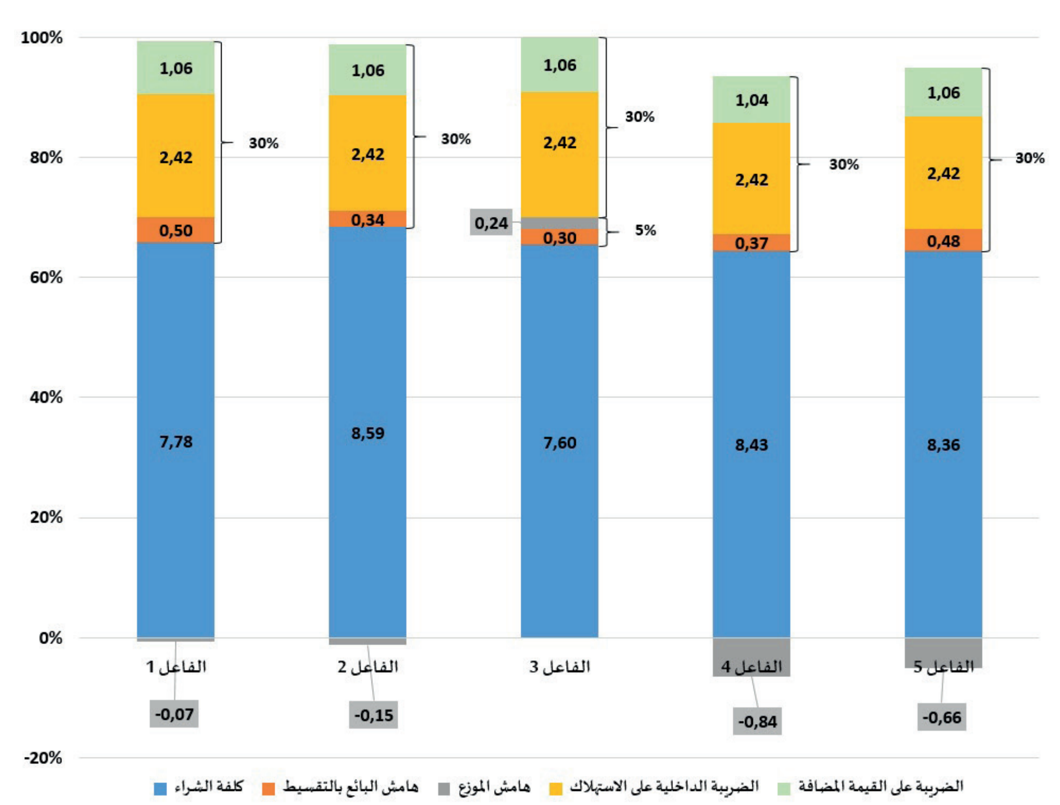
الرسم البياني 23: بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال بالدرهم شامل لجميع الرسوم من طرف الفاعلين الرئيسيين (من يناير إلى أبريل 2022)

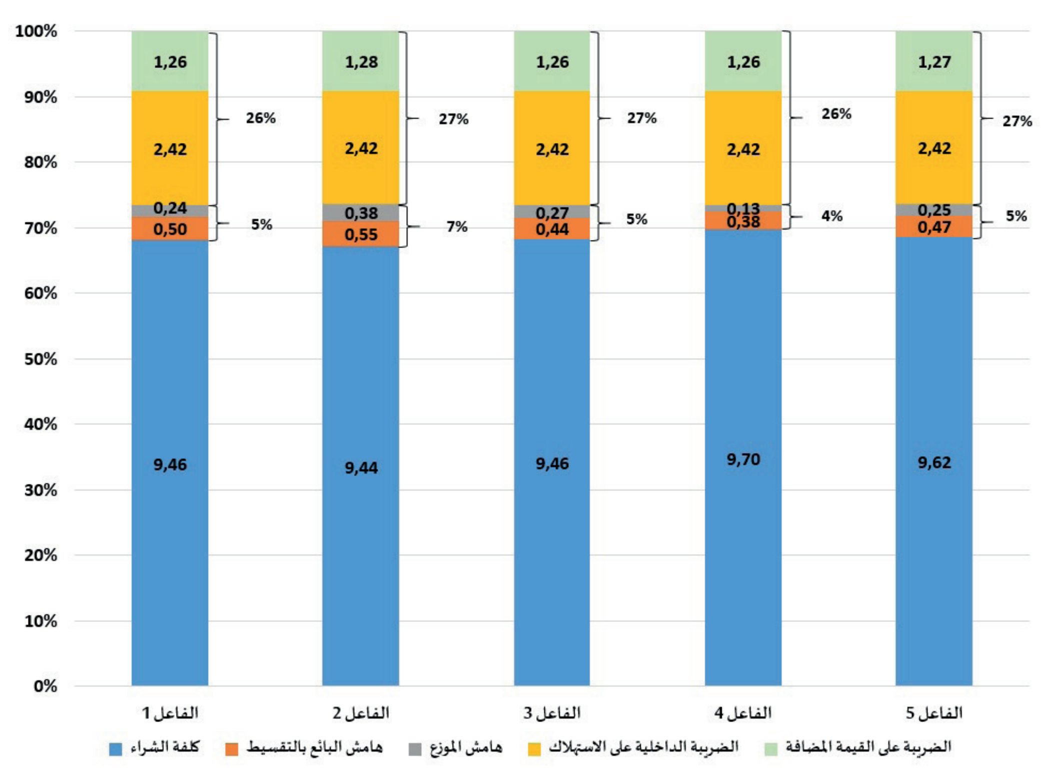
يناير 2022 (الغازوال)



فبراير 2022 (الغازوال)




مارس 2022 (الغازوال)
100%
80%
60%
40%
20%
0%
-20%
1,06
2,42
0,50
7,78
30%
1,06
2,42
0,34
8,59
30%
1,06
2,42
0,24
0,30
7,60
30%
5%
1,04
2,42
0,37
8,43
30%
1,06
2,42
0,48
8,36
30%
الفاعل 1
الفاعل 2
الفاعل 3
الفاعل 4
الفاعل 5
-0,07
-0,15
-0,84
-0,66
كلفة الشراء
هامش البائع بالتقسيط
هامش الموزع
الضريبة الداخلية على الاستهلاك
الضريبة على القيمة المضافة

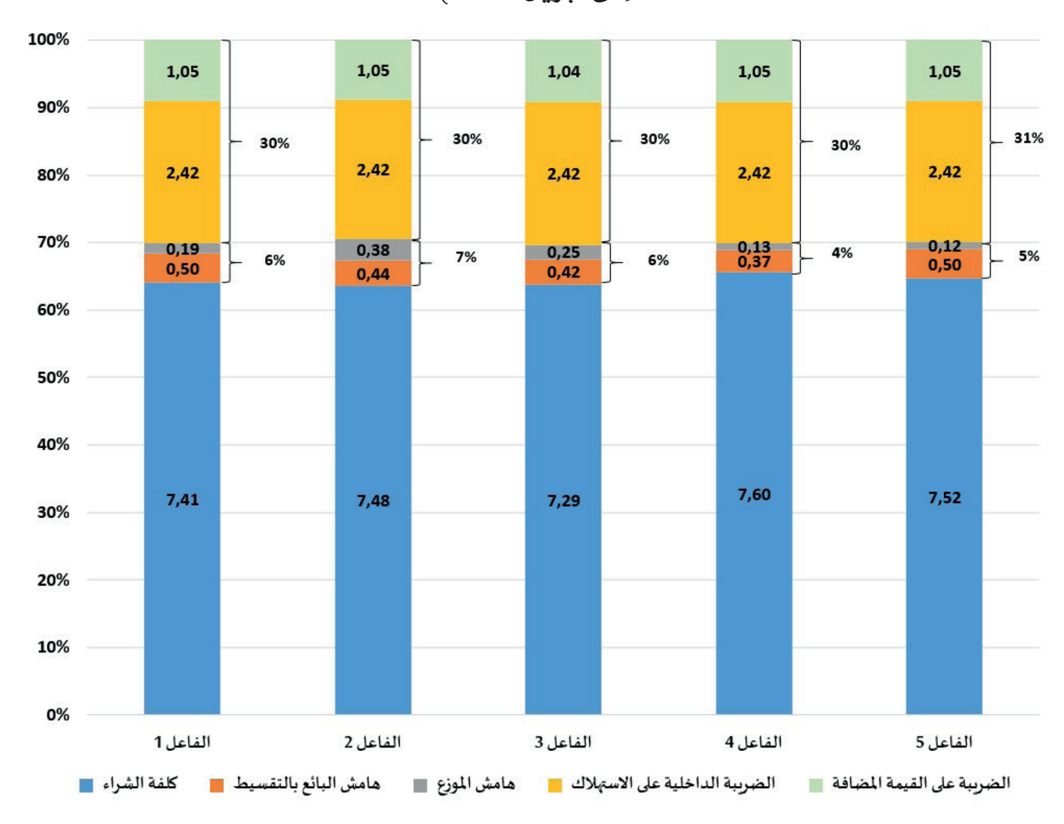

أبريل 2022 (الغازوال)
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
1,26
2,42
0,24
0,50
9,46
26%
5%
1,28
2,42
0,38
0,55
9,44
27%
7%
1,26
2,42
0,27
0,44
9,46
27%
5%
1,26
2,42
0,13
0,38
9,70
26%
4%
1,27
2,42
0,25
0,47
9,62
27%
5%
الفاعل 1
الفاعل 2
الفاعل 3
الفاعل 4
الفاعل 5
كلفة الشراء
هامش البائع بالتقسيط
هامش الموزع
الضريبة الداخلية على الاستهلاك
الضريبة على القيمة المضافة

الجدول 13: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل وبالمتوسط الترجيحي (الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022) تم تصنيفها حسب كلفة الشراء وسعر البيع الشامل لجميع الرسوم

	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع (درهم واحد للتر)	هامش ربح تاجر التقسيط (درهم واحد للتر)	هامش الربح الإجمالي (درهم واحد للتر)	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
الفاعل 1	7,41	2,42	1,05	3,50	0,19	0,50	0,69	11,55
الفاعل 2	7,48	2,42	1,05	3,47	0,38	0,44	0,82	11,52
الفاعل 3	7,29	2,42	1,04	3,49	0,25	0,42	0,67	11,45
الفاعل 4	7,60	2,42	1,05	3,48	0,13	0,37	0,51	11,58
الفاعل 5	7,52	2,42	1,05	3,46	0,12	0,50	0,62	11,57
المتوسط الترجيحي للسوق	7,46	2,42	1,05	3,48	0,21	0,45	0,66	11,53

ملاحظة: تم حجب هوية الفاعلين بالنسبة للأشهر الأربعة الأولى لسنة 2022، حيث لن تُعرف نتائجهم إلا في نهاية هذه السنة

الرسم البياني 24: المتوسط الترجيحي لبنية سعر بيع لتر واحد من الغازوال حسب كل فاعل (من يناير إلى أبريل 2022)



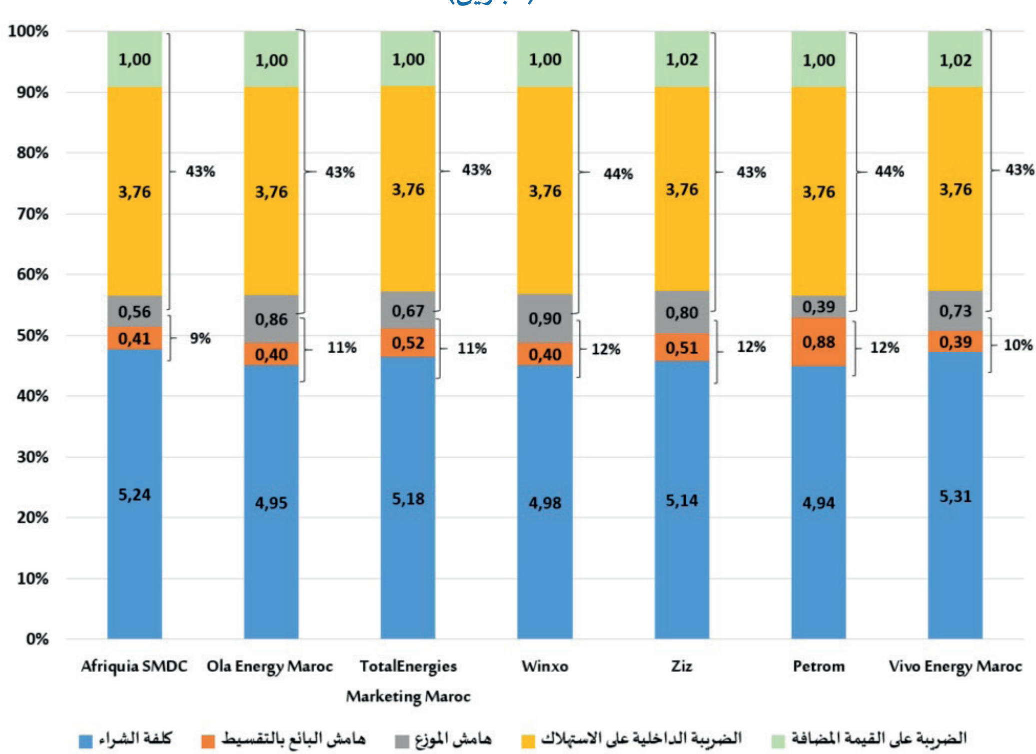
وتوضح الجداول والرسوم البيانية، بعده، المعطيات المتعلقة بالبنزين والمعنية بالفترة الممتدة من 2018 إلى 2022:

الجدول 14: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل (2018 - 2021)

الشركة	السنة	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع	هامش ربح التاجر بالتقسيط	هامش الربح الإجمالي	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
Afriquia SMDC	2018	5,24	3,76	1,00	4,76	0,56	0,41	0,97	10,96
Afriquia SMDC	2019	4,80	3,76	0,98	4,74	0,83	0,41	1,23	10,77
Afriquia SMDC	2020	3,42	3,76	0,86	4,63	1,04	0,40	1,44	9,49
Afriquia SMDC	2021	4,89	3,76	0,98	4,74	0,74	0,42	1,16	10,79
Ola Energy Maroc	2018	4,95	3,76	1,00	4,76	0,86	0,40	1,26	10,97
Ola Energy Maroc	2019	4,57	3,76	0,98	4,74	1,09	0,42	1,51	10,82
Ola Energy Maroc	2020	3,10	3,76	0,83	4,59	1,20	0,28	1,48	9,18
Ola Energy Maroc	2021	4,82	3,76	0,97	4,73	0,87	0,24	1,11	10,66
TotalEnergies Marketing Maroc	2018	5,18	3,76	1,00	4,77	0,67	0,52	1,20	11,05
TotalEnergies Marketing Maroc	2019	4,65	3,76	0,97	4,74	0,87	0,56	1,43	10,70
TotalEnergies Marketing Maroc	2020	3,20	3,76	0,85	4,62	1,12	0,57	1,69	9,37
TotalEnergies Marketing Maroc	2021	4,86	3,76	0,99	4,75	0,83	0,57	1,39	10,90
Winxo	2018	4,98	3,76	1,00	4,79	0,90	0,40	1,30	11,00
Winxo	2019	4,56	3,76	0,98	4,77	1,18	0,35	1,53	10,79
Winxo	2020	3,14	3,76	0,84	4,62	1,21	0,32	1,54	9,23
Winxo	2021	4,85	3,76	0,98	4,77	0,77	0,47	1,24	10,78
Ziz	2018	5,14	3,76	1,02	4,78	0,80	0,51	1,31	11,21
Ziz	2019	4,79	3,76	1,00	4,76	1,04	0,44	1,48	11,01
Ziz	2020	3,27	3,76	0,87	4,63	1,19	0,51	1,70	9,55
Ziz	2021	4,98	3,76	1,00	4,76	0,77	0,50	1,27	10,99
Petrom	2018	4,94	3,76	1,00	4,79	0,39	0,88	1,27	11,00
Petrom	2019	4,77	3,76	0,97	4,77	0,37	0,81	1,18	10,71
Petrom	2020	3,61	3,76	0,87	4,66	0,37	0,90	1,27	9,53
Petrom	2021	4,80	3,76	0,98	4,78	0,38	0,87	1,25	10,83
Vivo Energy Maroc	2018	5,31	3,76	1,02	4,78	0,73	0,39	1,12	11,20
Vivo Energy Maroc	2019	4,77	3,76	1,00	4,76	1,03	0,44	1,47	10,99
Vivo Energy Maroc	2020	3,47	3,76	0,87	4,63	1,06	0,43	1,49	9,57
Vivo Energy Maroc	2021	4,80	3,76	1,01	4,77	1,04	0,46	1,50	11,06

الرسم البياني 25: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين بالدرهم شامل لجميع الرسوم سنويا حسب كل فاعل (2018 – 2021)

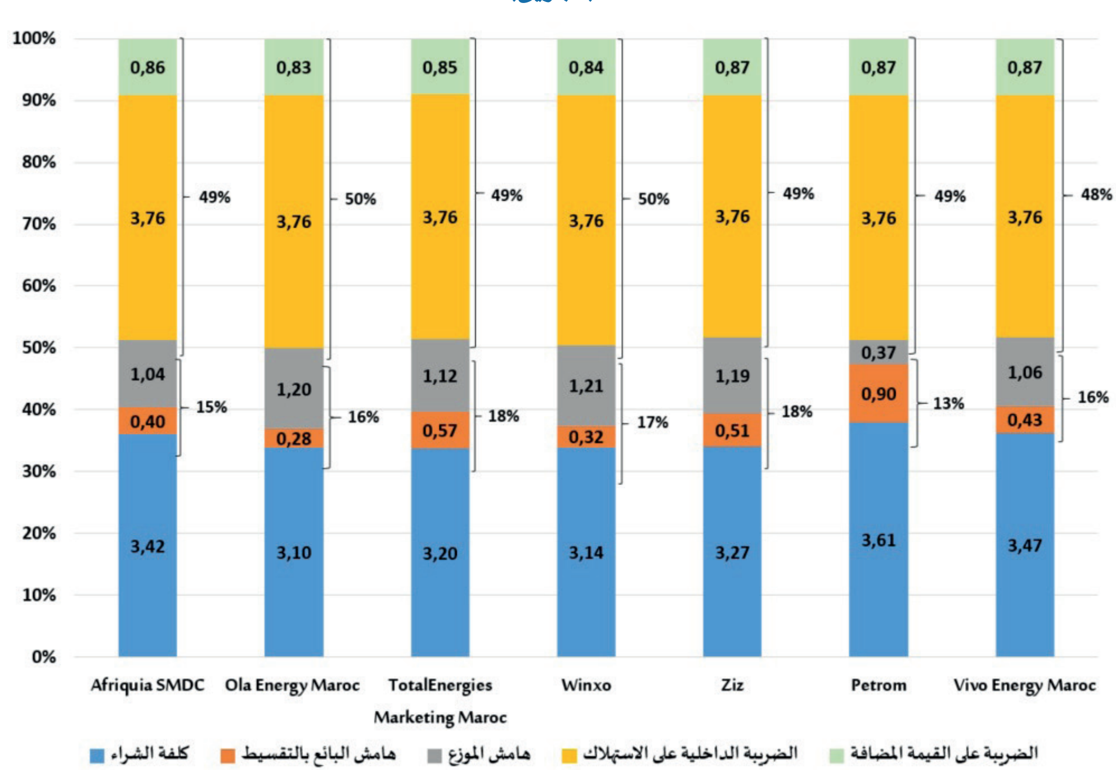




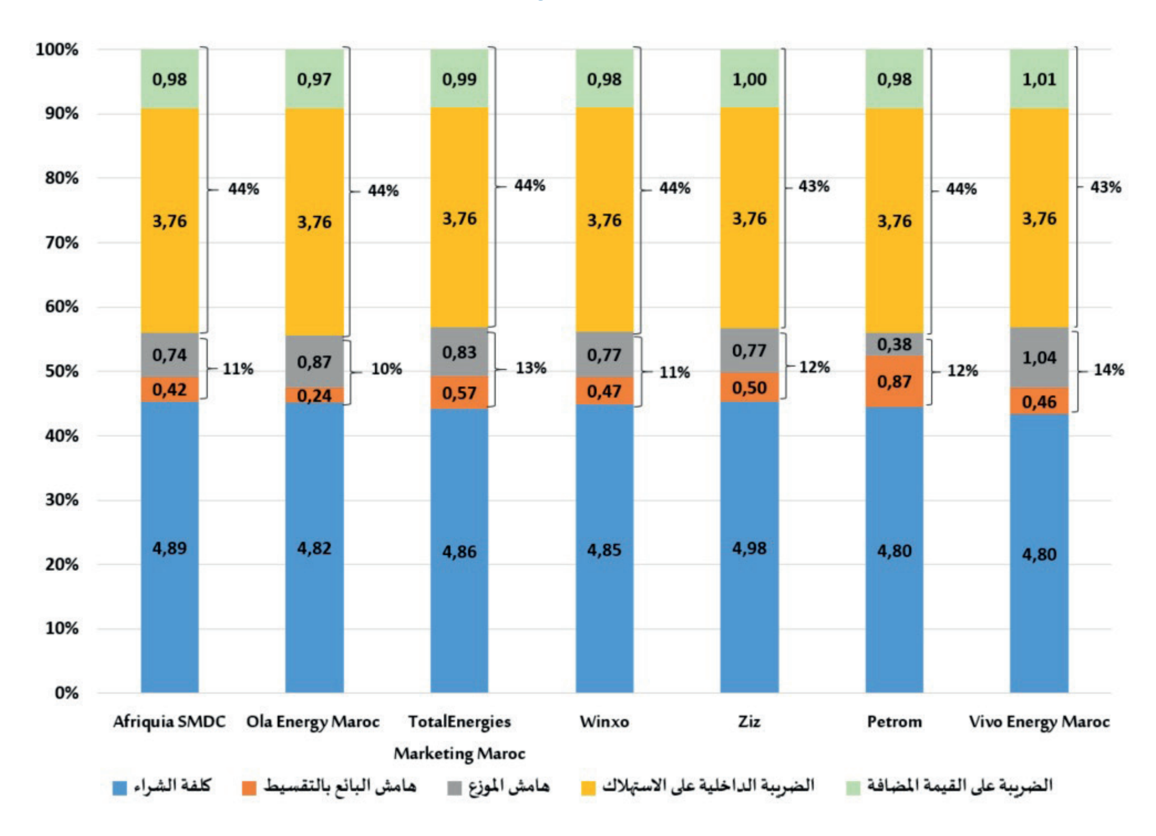
2019 (البنزين)



2020 (البنزين)



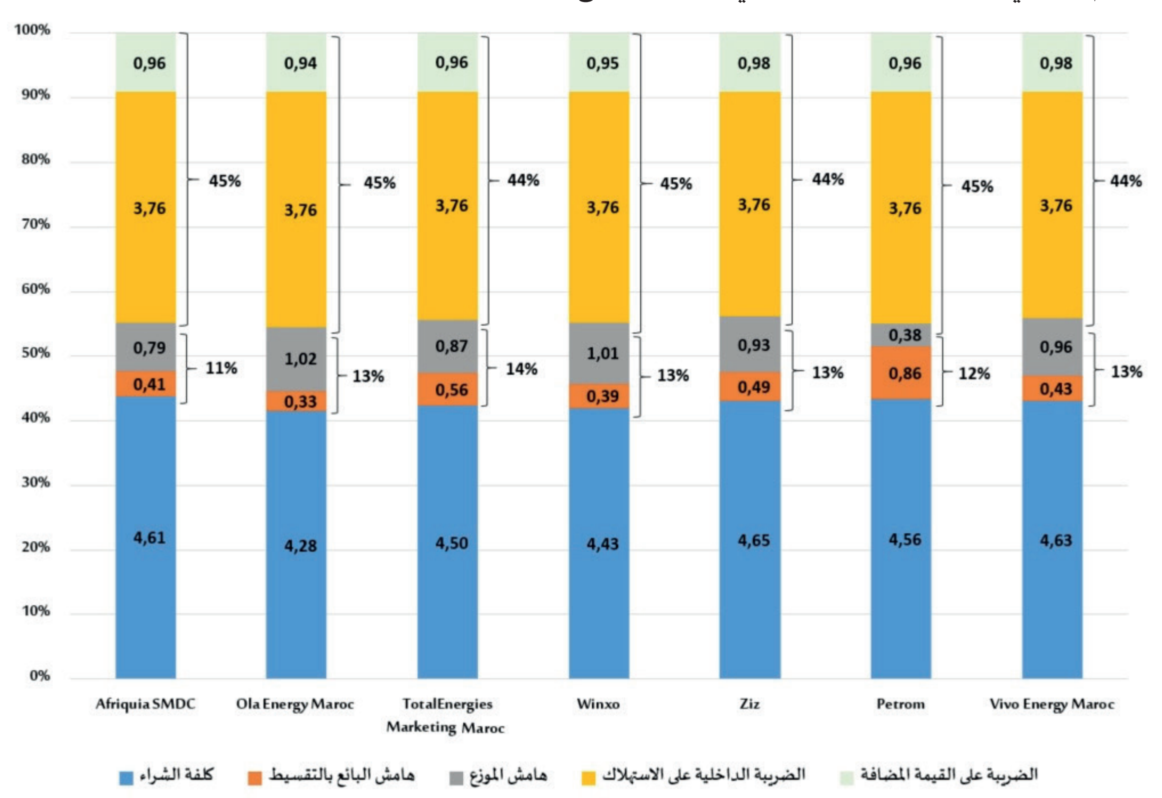
2021 (البنزين)



الجدول 15: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل وبالمتوسط الترجيحي (2018 – 2021)

	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاكو الضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع	هامش ربح تاجر التقسيط	هامش الربح الإجمالي	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
Afriquia SMDC	4,61	3,76	0,96	4,72	0,79	0,41	1,19	10,52
Ola Energy Maroc	4,28	3,76	0,94	4,70	1,02	0,33	1,35	10,33
TotalEnergies Marketing Maroc	4,50	3,76	0,96	4,63	0,87	0,56	1,42	10,53
Winxo	4,43	3,76	0,95	4,74	1,01	0,39	1,40	10,49
Ziz	4,65	3,76	0,98	4,74	0,93	0,49	1,42	10,79
Petrom	4,56	3,76	0,96	4,75	0,38	0,86	1,24	10,55
Vivo Energy Maroc	4,63	3,76	0,98	4,74	0,96	0,43	1,39	10,75
المتوسط الترجيحي للسوق	4,52	3,76	0,96	4,72	0,85	0,50	1,34	10,57

الرسم البياني 26: المتوسط الترجيحي لبنية سعر بيع لتر واحد من البنزين حسب كل فاعل (2018 – 2021)



وتوضح الجداول والرسوم البيانية، بعده، تطور بنية سعر بيع البنزين خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022:

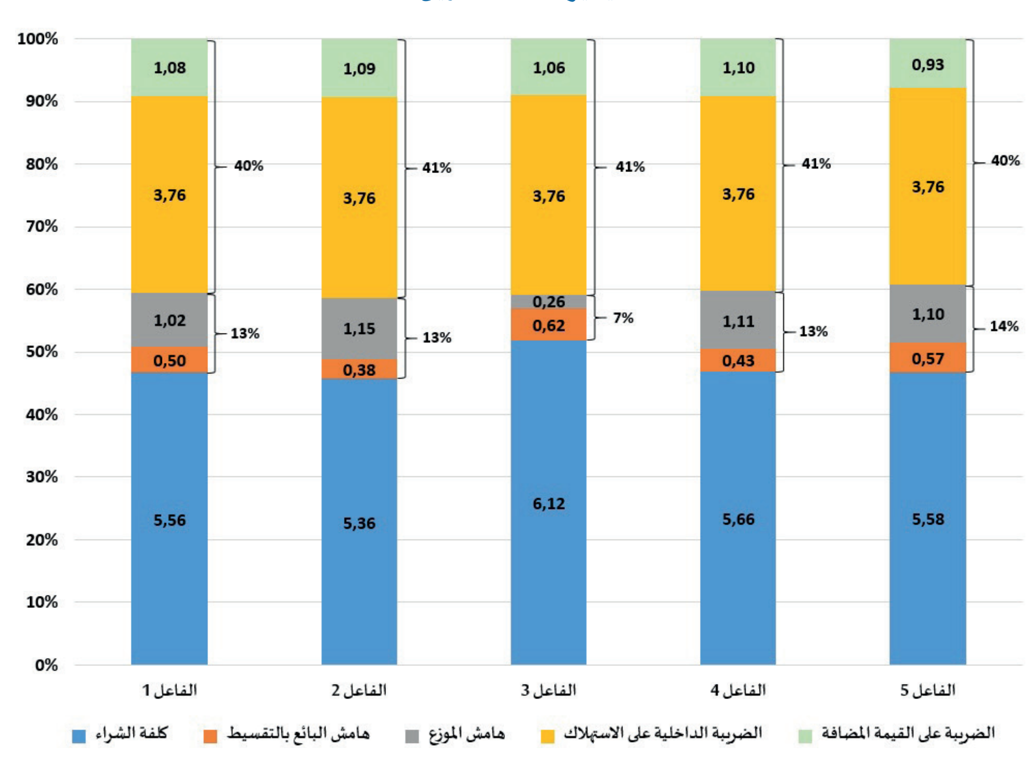
الجدول 16: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل (من يناير إلى أبريل 2022) تم تصنيفها حسب كلفة الشراء وسعر البيع الشامل لجميع الرسوم

الشركة	السنة	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع	هامش ربح التاجر بالتقسيط	هامش الربح الإجمالي	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
الفاعل 1	**يناير 2022**	5,56	3,76	1,08	4,87	**1,02**	**0,50**	**1,52**	11,88
الفاعل 1	**فبراير 2022**	6,52	3,76	1,13	4,92	**0,59**	**0,50**	**1,09**	12,44
الفاعل 1	**مارس 2022**	7,69	3,76	1,22	5,02	**0,32**	**0,50**	**0,82**	13,46
الفاعل 1	**أبريل 2022**	8,28	3,76	1,27	5,07	**0,22**	**0,50**	**0,72**	13,99
الفاعل 2	**يناير 2022**	5,36	3,76	1,09	5,08	**1,15**	**0,38**	**1,53**	11,97
الفاعل 2	**فبراير 2022**	6,39	3,77	1,14	4,31	**1,38**	**0,41**	**1,78**	12,54
الفاعل 2	**مارس 2022**	7,89	3,76	1,21	3,60	**1,42**	**0,31**	**1,73**	13,35
الفاعل 2	**أبريل 2022**	7,76	3,76	1,28	4,55	**1,33**	**0,40**	**1,73**	14,13
الفاعل 3	**يناير 2022**	6,12	3,76	1,06	4,86	**0,26**	**0,62**	**0,87**	11,69
الفاعل 3	**فبراير 2022**	6,64	3,76	1,13	4,93	**0,30**	**0,54**	**0,84**	12,42
الفاعل 3	**مارس 2022**	7,68	3,76	1,21	5,02	**0,25**	**0,41**	**0,66**	13,35
الفاعل 3	**أبريل 2022**	8,48	3,76	1,27	5,07	**0,17**	**0,35**	**0,52**	14,01
الفاعل 4	**يناير 2022**	5,66	3,76	1,10	4,86	**1,11**	**0,43**	**1,54**	12,06
الفاعل 4	**فبراير 2022**	6,49	3,76	1,16	4,92	**0,90**	**0,43**	**1,32**	12,74
الفاعل 4	**مارس 2022**	7,84	3,76	1,22	4,99	**0,21**	**0,43**	**0,64**	13,47
الفاعل 4	**أبريل 2022**	8,38	3,76	1,27	5,04	**0,16**	**0,43**	**0,59**	14,01
الفاعل 5	**يناير 2022**	5,58	3,76	0,93	4,70	**1,10**	**0,57**	**1,67**	11,98
الفاعل 5	**فبراير 2022**	6,41	3,76	1,02	4,78	**0,69**	**0,57**	**1,26**	12,47
الفاعل 5	**مارس 2022**	7,74	3,76	1,15	4,92	**0,30**	**0,54**	**0,84**	13,52
الفاعل 5	**أبريل 2022**	8,28	3,76	1,20	4,97	**0,20**	**0,57**	**0,77**	14,03

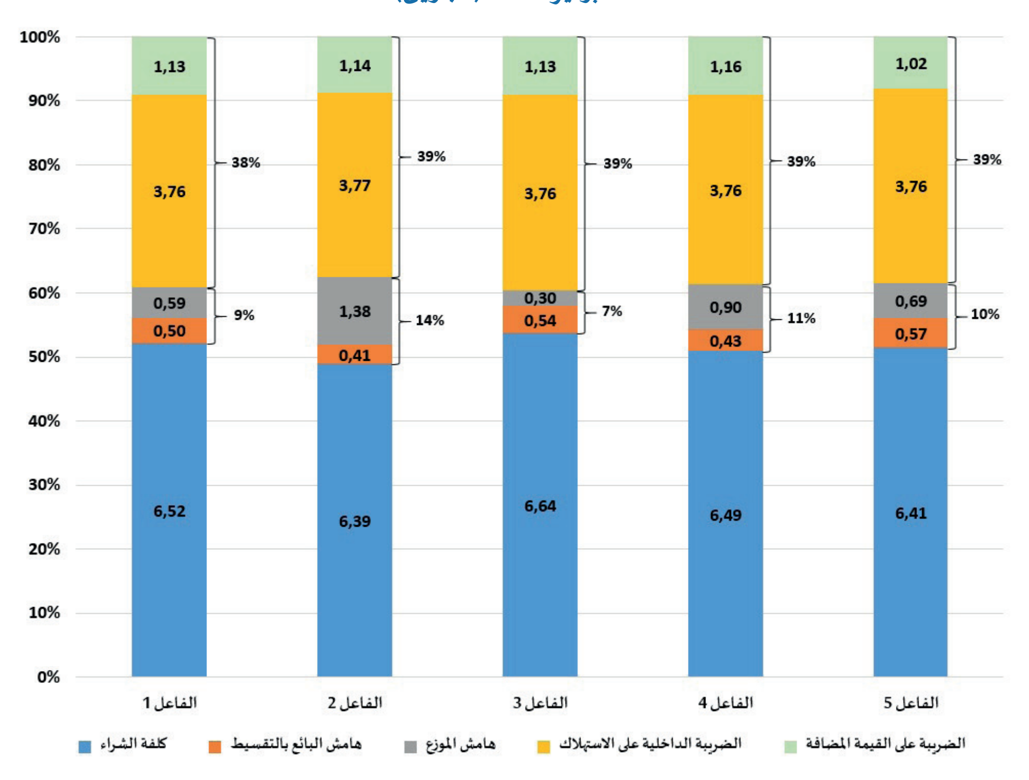
ملاحظة: تم حجب هوية الفاعلين بالنسبة للأشهر الأربعة الأولى لسنة 2022، حيث لن تُعرف نتائجهم إلا في نهاية هذه السنة

الرسم البياني 27: بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين بالدرهم وشامل لجميع الرسوم من طرف الفاعلين الرئيسيين (من يناير إلى أبريل 2022)

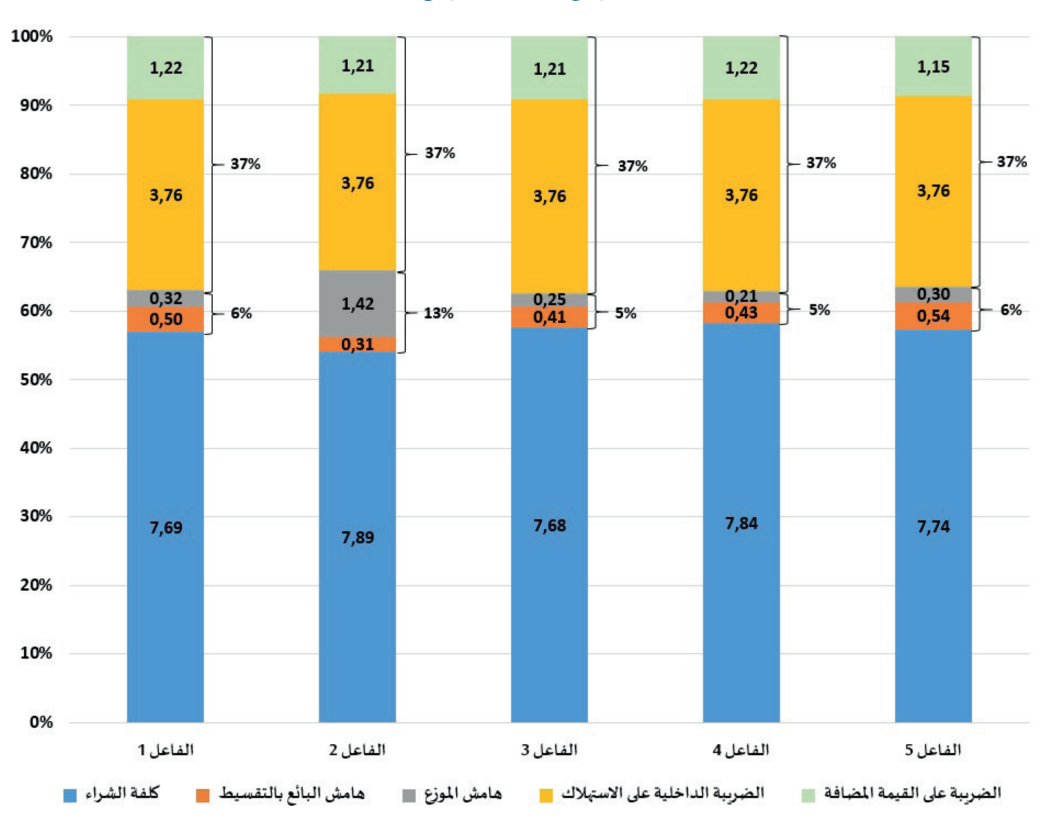
يناير 2022 (البنزين)



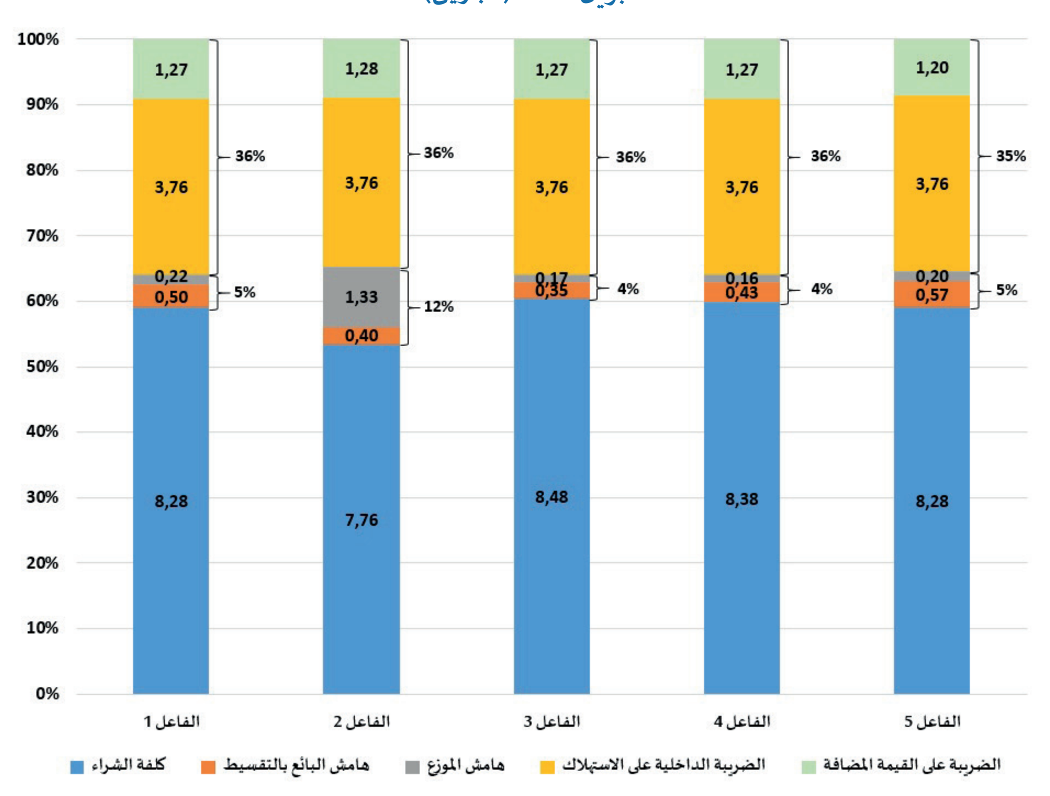
فبراير 2022 (البنزين)



مارس 2022 (البنزين)



أبريل 2022 (البنزين)

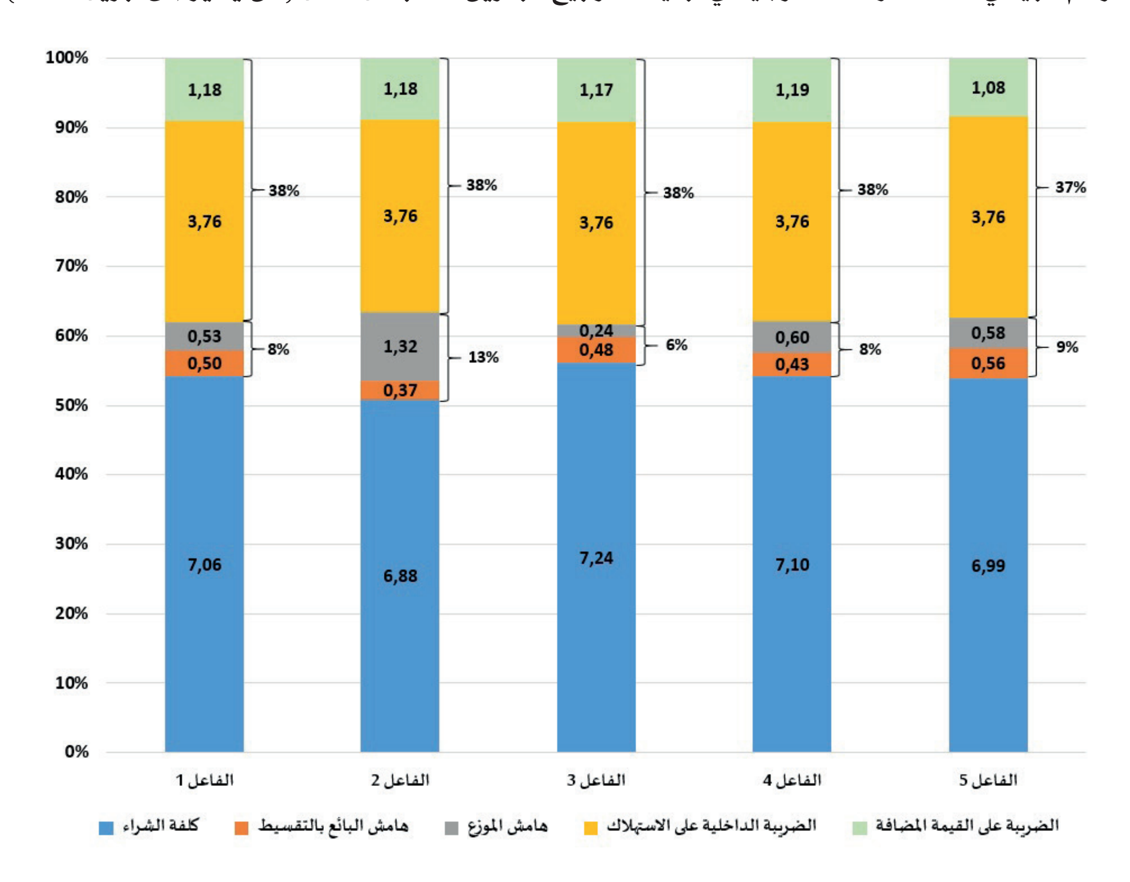


الجدول 17: تطور بنية سعر بيع لتر واحد من البنزين بالدرهم شامل لجميع الرسوم حسب كل فاعل وبالمتوسط الترجيحي (من يناير إلى أبريل 2022) تم تصنيفها حسب كلفة الشراء وسعر البيع الشامل لجميع الرسوم

	تكلفة الشراء	الضريبة الداخلية على الاستهلاك	الضريبة على القيمة المضافة	الضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة	هامش ربح الموزع (درهم) واحد للتر)	هامش ربح تاجر التقسيط (درهم واحد) للتر)	هامش الربح الإجمالي (درهم واحد) للتر)	سعر البيع شامل لجميع الرسوم
الفاعل 1	7,01	3,76	1,18	4,97	0,54	0,50	1,04	12,94
الفاعل 2	6,85	3,76	1,18	4,39	1,32	0,37	1,69	13,00
الفاعل 3	7,23	3,76	1,17	4,97	0,24	0,48	0,72	12,86
الفاعل 4	7,09	3,76	1,19	4,95	0,59	0,43	1,02	13,07
الفاعل 5	7,00	3,76	1,08	4,84	0,57	0,56	1,13	13,00
المتوسط الترجيحي للسوق	7,04	3,76	1,16	4,82	0,65	0,47	1,12	12,97

ملاحظة: تم حجب هوية الفاعلين بالنسبة للأشهر الأربعة الأولى لسنة 2022، حيث لن تُعرف نتائجهم إلا في نهاية هذه السنة

الرسم البياني 28: المتوسط الترجيحي لبنية سعر بيع البنزين حسب كل فاعل (من يناير إلى أبريل 2022)



في البداية، كشفت المقارنة بين أسعار البيع في المضخة على مستوى محطة الخدمة المطبقة من قبل الفاعلين أنها شبه متطابقة، مع وجود فرق لا يتجاوز بضعة سنتيمات (10 سنتيمات كحد أقصى). كما تظهر القراءة الإجمالية لبنيات الأسعار لهؤلاء الفاعلين وجود تشابه كبير بين مكونات التكلفة فيما بينها، مع بعض الفروق الدقيقة المميزة:

- خلال الفترات التي خضعت للملاحظة وبصرف النظر عن المنتوج (الغازوال والبنزين)، عرفت شركتا "Winxo" و"Ola Energy" (وكذلك الفاعل 3 سنة 2022) أرخص أسعار البيع في السوق بفارق يقدر بأقل من 27 سنتيما مقارنة بالفاعل 6. وتطبق هذه الأخيرة أعلى أسعار البيع في السوق بسبب السياسة التجارية التي تنهجها، والمتمثلة في الاعتماد بالأحرى على سمعة العلامة التجارية بدلا من عنصر السعر؛

- تتميز شركة "ZIZ" بكونها تتحمل أعلى تكلفة شراء (في الفترة ما بين 2018 و2021)، خاصة بالنسبة للغازوال بفارق يقدر بـ 23 سنتيما مقارنة بشركة "Vivo Energy Maroc" التي تتحمل أقل تكلفة شراء؛

- خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، حققت شركتا "Vivo Energy Maroc" و"Winxo" أعلى هوامش الربح (في فرع الغازوال)، أي ما يعادل 1,16 و0,95 درهما للتر على التوالي، مقابل 0,79 درهم للتر كهامش ربح حققته شركة "Afriquia SMDC". وفي سنة 2022، سجل الفاعل 2 أعلى هامش للربح بلغ 0,42 درهما للتر مقابل 0,15 درهما للتر للفاعل 4 والفاعل 5.

- خلال الفترة ذاتها، منحت شركة "Petrom" أفضل هامش للربح لمحطات الخدمة (البيع بالتقسيط) والخاضعة لتسيير الشركة مباشرة، أي 0,82 درهما للتر (0,86 درهما للتر بالنسبة للبنزين). وانخفض هذا الهامش في 2022 ليتماشى مع ذلك الممنوح من قبل الفاعلين الآخرين لشبكات محطات الخدمة الخاصة بهم. بالمقابل، برزت شركة "Afriquia SMDC" بمنح أقل هامش للربح لمحطات الخدمة (0,35 درهم للتر بالنسبة للغازوال و0,4 درهم للتر بالنسبة للبنزين)، وبالنظر إلى مكانتها كشركة رائدة في السوق، مما يعني أحجام مبيعات كبيرة، فإن هامش الربح الإجمالي للمحطة يصبح مهما.

بشكل عام، وطوال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، يتضح أن تكاليف شراء المنتجات المكررة[19] تمثل الجزء الأهم من سعر البيع في المحطات: 51 في المائة بالنسبة للغازوال و43 في المائة بالنسبة للبنزين، متبوعة بالضرائب التي تمثل لوحدها أكثر من 35 في المائة من سعر بيع لتر واحد من الغازوال و45 في المائة من سعر بيع لتر واحد من البنزين.

ويتكون باقي سعر البيع من هوامش الربح ذات الصلة بالتوزيع، والتي تمثل حوالي 12 في المائة (بالنسبة للبنزين) إلى 14 في المائة (بالنسبة للغازوال). وتوزع هذه الهوامش بين شركات التوزيع بنسبة تتراوح ما بين 9 و10 في المائة، ومحطات الخدمة بنسبة تصل إلى 4 و5 في المائة.

19 تضم تكلفة الشراء، علاوة على أسعار الشحن على ظهر السفينة، تكاليف الشحن، وتكاليف تحويل العملة ووجبات ورسوم الميناء، فضلا عن تكاليف التخزين.

ومن أجل تسليط الضوء أكثر، تعرض الفقرة الموالية تقسيما لهذه العناصر على النحو التالي:

- تكلفة الشراء

تقترن تكلفة الشراء أساسا، التي تمثل حوالي 51 في المائة من السعر النهائي للغازوال في المضخة على مستوى محطة الخدمة و43 في المائة للبنزين، بسعر شراء الجزيئة (la molécule) على المستوى الدولي، أي الغازوال والبنزين (وفقا لسعر بلات للنفط "Platts" مشحون على ظهر السفينة) بنسبة تزيد عن 95 المائة. وتتوزع نسبة 5 في المائة المتبقية على النحو التالي: تكاليف التسلم النهائي للمخزون (frais d'approche) بنحو 2,3 في المائة، وتكاليف الشحن التي تبلغ حوالي 2 في المائة، وواجبات ورسوم الموانئ بأقل عن 0,7 في المائة.

وفيما يخص سنة 2022، لم يسجل أي تغير جذري على مستوى بنية تكاليف الشراء، باستثناء الزيادة الملحوظة في تكاليف التسلم النهائي للمخزون (0,15 درهم للتر مقابل 0,1 درهم للتر خلال الفترة الأولى)، وتراجع تكاليف الشحن (0,07 درهم للتر بدلا من 0,09 درهم للتر).

- الجبايات

خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، بلغت نسبة الضريبة الداخلية على الاستهلاك حوالي 26 في المائة بالنسبة للغازوال، و36 في المائة للبنزين.

وفي سنة 2022، التي اتسمت بارتفاع كبير في أسعار المنتجات المكررة على المستوى الدولي، انخفض وزن الضريبة الداخلية على الاستهلاك بنسبة 22 في المائة بالنسبة للغازوال و29,6 في المائة للبنزين بسبب الزيادة المهمة في تكاليف الشراء (لكون الضريبة الداخلية على الاستهلاك ذات قيمة ثابتة).

وشكلت الضريبة على القيمة المضافة، بدورها، نسبة 10 في المائة من سعر البيع النهائي، مقابل 20 في المائة بفرنسا و21 في المائة بإسبانيا.

من حيث القيمة وخلافا للضريبة الداخلية على الاستهلاك، ازداد مبلغ الضريبة على القيمة المضافة، منتقلا من 0,82 إلى 1,01 درهم للتر بالنسبة للغازوال، ومن 0,94 إلى 1,16 درهم للتر للبنزين بين الفترتين المذكورتين [2018 – 2021] من جهة، و2022 من جهة أخرى.

ولكون جزء من الضريبة على القيمة المضافة يستخلص على تكلفة شراء المنتج المكرر، فيترتب عن ذلك مداخيل هامة للخزينة العامة بشكل تلقائي مع أية زيادة في الأسعار.

وتجدر الإشارة، في هذا الصدد، إلى أنه حين يرتفع سعر الغازوال أو البنزين، تنخفض حصة الضرائب الإجمالية في السعر النهائي. ويعزى ذلك إلى كون الضريبة الداخلية على الاستهلاك (التي تشكل الضريبة الرئيسية) تبقى ثابتة، وتزن أكثر نسبيًا حين تنخفض الأسعار الدولية.

وبالتالي، إذا كان من المسلم به أن قيمة الضرائب قد ازدادت، فإن مساهمتها في بنية الأسعار في المضخة على مستوى محطة الخدمة بالنسبة المئوية قد انخفض سنة 2022، مقارنة بما كان عليه الحال خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021:

- بالنسبة للغازوال، شكلت هذه القيمة 35 في المائة من السعر الإجمالي في الفترة ما بين 2018 و2021، و30 في المائة برسم 2022،
- بالنسبة للبنزين، مثلت القيمة ذاتها 45 في المائة في الفترة ما بين 2018 و2021، و37 في المائة برسم 2022.

ويوضح الجدول 18 أدناه تطور المداخيل المحصلة من قبل الدولة عن طريق الضريبة على القيمة المضافة والضريبة الداخلية على الاستهلاك المطبقتين على واردات الغازوال والبنزين، مقارنة بتطور الكميات المستوردة من هاذين المنتوجين.

الجدول 18: تطور ورادات (بالكيلوطن) ومداخيل الدولة من الضريبة على القيمة المضافة والضريبة الداخلية على الاستهلاك المطبقتين على الغازوال والبنزين (بملايين الدراهم)

	2018	2019	التغيير الحاصل 2018-2019	2020	التغيير الحاصل 2019-2020	2021	التغيير الحاصل 2020-2021	من يناير إلى ماي 2022
الحجم المستورد (بالكيلوط)	6 577	6 728	+2,3%	5 916	-12%	6 905	+16,7%	2 346
الضريبة على القيمة المضافة (بملايين الدراهم)	5 444	5 519	+1,4%	3 738	-32,2%	5 189	+38,9%	3 029
الضريبة الداخلية على الاستهلاك (بملايين الدراهم)	17 908	18 881	+5,4%	16 259	-13,9%	18 546	+14%	7 286
المجموع	**23 352**	**24 400**	**+4,5%**	**19 997**	**-18%**	**23 735**	**+18,7%**	**10 315**

المصدر: أعد استنادا إلى معطيات بلغتها إدارة الجمارك والضرائب غير المباشرة

وسجلت أفضل مداخيل الدولة في هذا المجال بالنسبة للسنوات الأربع الماضية خلال سنة 2019 بنحو 24.5 مليار درهم، أي بزيادة قدرها 4,5 في المائة مقارنة بما تحقق سنة 2018. وفي سنة 2020، تراجعت قيمة الضرائب بنسبة 18 في المائة مقارنة بسنة 2019. ويعزى ذلك إلى انخفاض في كل من حجم الكميات المستوردة (تأثير على الضريبة الداخلية على الاستهلاك) وأسعار المنتجات المكررة (تأثير على الضريبة على القيمة المضافة).

في سنة 2021، سجلت المداخيل انتعاشا بنحو 19 في المائة، وتجاوزت المستوى المسجل في 2018، والتي تعتبر السنة المرجعية قبل اندلاع الأزمة الصحية.

وفيما يتعلق بالأشهر الخمسة الأولى من سنة 2022، ضخت الجبايات أزيد من 10,3 مليار درهم في خزينة الدولة، من بينها 7.3 مليار درهم ناتجة عن الضريبة الداخلية على الاستهلاك، و3 مليارات درهم ناتجة عن الضريبة على القيمة المضافة.

في هذا الإطار، تجدر الإشارة إلى أن المداخيل الجبائية برسم 2022 تمثل قرابة 44 في المائة من تلك المسجلة في عام 2021، بينما شكلت الكميات المستوردة 34 في المائة من الواردات برسم 2021.

وتعزى هذه الملاحظة إلى النمو المسجل على مستوى الضريبة على القيمة المضافة التي تشكل أزيد من 58 في المائة من القيمة المسجلة سنة 2021. خلافا لذلك، شكلت المداخيل المستخلصة من الضريبة الداخلية على الاستهلاك بالكاد 39 في المائة من المداخيل المحصلة برسم 2021.

ومن ثم، تفضي الزيادة في الأسعار عالميا، على المدى القصير، إلى تأثير مباشر على مداخيل الدولة. في الواقع، وبما أن الضريبة على القيمة المضافة تتناسب مع ارتفاع تكلفة الشراء مع إضافة الضريبة الداخلية على الاستهلاك، فإن مداخيل الدولة من الضريبة على القيمة المضافة تزداد تلقائيا. وينضاف إلى ذلك تأثير غير

مباشر مرتبط بالمداخيل الإضافية من المنتجات الأخرى من غير الغازوال والبنزين، والتي ستعرف زيادة في أسعار بيعها بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج.

زيادة على ذلك، من المهم الإشارة إلى أن الفرق في المعاملة الضريبية بين الغازوال والبنزين من حيث الضريبة الداخلية على الاستهلاك (والضريبة على القيمة المضافة كذلك بشكل غير مباشر) يتيح مزايا أكثر بالنسبة للغازوال، مما يفضي إلى زيادة قوية في حظيرة العربات التي تشتغل بالغازوال على حساب العربات التي تشتغل بالبنزين.

- هوامش الربح الخام المتوسطة المحققة عن كل لتر بيع من الغازوال أو البنزين

تجدر الإشارة، في البداية، إلى أن النقطة التي تتناولها هذه الفقرة تتعلق تحديدا بتحليل تطور هامش الربح الخام التجاري، كما هو محدد أعلاه، الخاص بالفاعلين الرئيسيين في السوق.

من حيث الوزن، يشكل هامش التوزيع الخام العنصر الثالث والأخير من عناصر سعر البيع النهائي للمستهلك. ويشمل، من ناحية، هامش ربح شركات التوزيع (البيع بالجملة)، ومن ناحية أخرى، هامش ربح محطات الخدمة (البيع بالتقسيط).

فيما يتعلق بمسألة هامش الربح، تجدر الإشارة مبدئيا إلى أن جميع شركات التوزيع وأرباب محطات الخدمة يحددون هوامش الربح الخاصة بهم وفقا للتكاليف التي يتحملونها، والاستراتيجيات التجارية التي ينهجونها، وتقييماتهم لوضعية المنافسة في السوق.

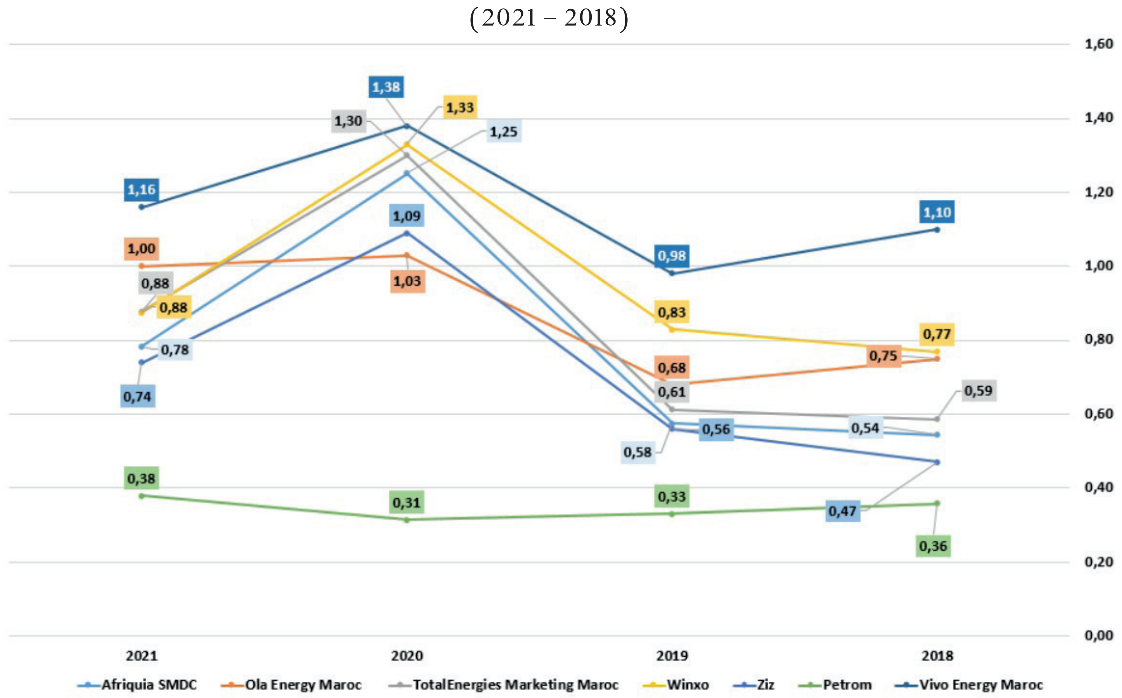
ويتمحور التحليل، بعده، أساسا حول هوامش ربح شركات التوزيع، مراعاة لكون الهوامش الخاصة بمحطات الخدمة ظلت في مجملها ثابتة. في الواقع، وكما جرى استنتاجه والإشارة إليه من طرف ممثلي الجامعة الوطنية لأرباب وتجار ومسيري محطات الوقود، خلال جلسة الاستماع إليهم، ظلت هوامش ربح محطات الخدمة ثابتة (تراوحت ما بين 0,35 و0,5 درهم للتر الواحد) بصرف النظر عن مستوى الأسعار على الصعيد الدولي وسعر البيع في السوق الوطنية.

ومن تم، تظهر الجداول والرسوم البيانية، بعده، تطور هوامش الربح الخام التجارية لشركات التوزيع المختلفة والمتعلقة بالمنتوجين (الغازوال والبنزين) خلال الفترة ما بين 2018 و2021 من جهة، وما بين يناير وأبريل 2022 من جهة ثانية.

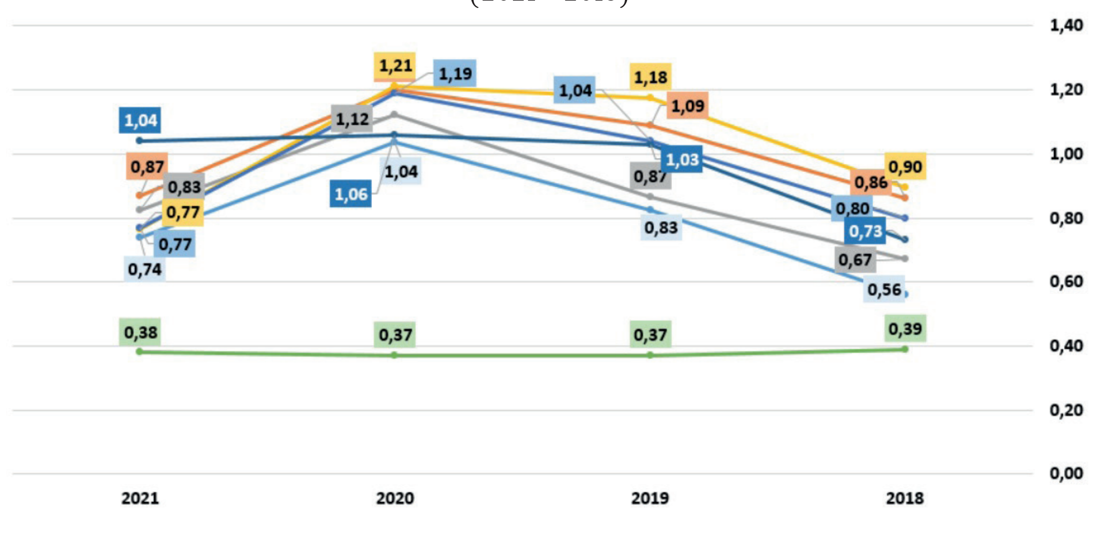
الجدول 19: متوسط هوامش الربح الخاصة بشركات التوزيع (لتر واحد بالدهم) (2018 - 2021)

	الغازوال				البنزين			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	0,54	0,58	**1,25**	0,78	0,56	0,83	**1,04**	0,74
Ola Energy Maroc	0,75	0,68	**1,03**	1,00	0,86	1,09	**1,20**	0,87
TotalEnergies Marketing Maroc	0,59	0,61	**1,30**	0,88	0,67	0,87	**1,12**	0,83
Winxo	0,77	0,83	**1,33**	0,88	0,90	1,18	**1,21**	0,77
Ziz	0,47	0,56	**1,09**	0,74	0,80	1,04	**1,19**	0,77
Petrom	0,36	0,33	**0,31**	0,38	0,39	0,37	**0,37**	0,38
Vivo Energy Maroc	1,10	0,98	**1,38**	1,16	0,73	1,03	**1,06**	1,04

الرسم البياني 29: تطور متوسط هوامش الربح السنوية لشركات التوزيع بالنسبة للغازوال (لتر واحد بالدرهم)
(2021 - 2018)



الرسم البياني 30: تطور متوسط هوامش الربح السنوية لشركات التوزيع بالنسبة للبنزين (لتر واحد بالدرهم)
(2021 - 2018)



فيما يتعلق بالغازوال والبنزين على حد سواء، وباستثناء شركة "Petrom" التي تتسم بهامش ربح شبه خطي على امتداد جميع الفترات (من 0,35 إلى 0,39 درهم للتر)، يلاحظ أن جميع الشركات الأخرى سجلت زيادة في هوامش ربحها في الفترة ما بين 2018 و2020، قبل أن تتراجع بشكل طفيف سنة 2021 لتستقر في المتوسط في 0,9 درهم للتر الواحد بالنسبة للغازوال و0,84 درهم للتر الواحد بالنسبة البنزين.

بيد أن هوامش الربح المحققة سنة 2021 ظلت، حتى بعد انخفاضها مقارنة بسنة 2020، أعلى مما سجل ما بين سنتي 2018 و2019.

وسجلت هوامش ربح الموزعين المتعلقة بالغازوال ارتفاعا ملحوظا سنة 2020، حيث تجاوزت سقف درهم واحد للتر لدى الفاعلين، وأكثر من 1,25 درهم للتر لدى الفاعلين الثلاثة الرئيسيين ("Afriquia SMDC" و"TotalEnergies Marketing Maroc" و"Vivo Energy Maroc")، وقرابة 1,40 درهم للتر لدى شركة "Vivo Energy Maroc". وتمثل هذه الهوامش سنة 2020، أزيد من 15 في المائة من سعر بيع لتر واحد من الغازوال، مقابل متوسط بلغ 9 في المائة في الفترة ما بين 2018 و2021.

كما لوحظت الزيادة في هامش ربح الموزعين على مستوى البنزين ولكن بدرجة أقل، إذ استقرت في المتوسط في 1,15 درهم للتر الواحد سنة 2022، بينما بلغت حوالي 0,93 درهم للتر الواحد في الفترة ما بين 2018 و2021.

وبالتالي، يظهر من خلال ما سبق، أن شركات التوزيع لم تستفد من الانخفاض الحاد في الأسعار في السوق الدولية قصد اكتساب حصص سوقية عن طريق المنافسة الحرة، وسعت إلى الرفع من هوامش الربح الخاصة بها.

وتتعزز هذه الخلاصة بالتحليل المنجز على مستوى العلاقة الترابطية المشار إليها سابقا، حيث انخفضت الأسعار على الصعيد الدولي بـ 1,73 درهم للتر الواحد، في حين تراجعت أسعار البيع في السوق الوطنية بـ 1,18 درهم للتر الواحد فقط، أي بفارق يقدر بـ 0,55 درهم للتر الواحد.

وعلاقة بالأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، والتي اتسمت بارتفاع حاد في أسعار البيع في السوق الوطنية، يعرض الجدول والرسوم البيانية، بعده، معطيات خاصة بالفاعلين الخمسة[20].

الجدول 20: متوسط هوامش الربح الشهرية لشركات التوزيع (لتر واحد بالدرهم) (من يناير إلى أبريل 2022)

	الغازوال				البنزين			
	يناير	فبراير	مارس	أبريل	يناير	فبراير	مارس	أبريل
الفاعل 1	0,53	0,09	**- 0,07**	0,24	1,02	0,59	**0,32**	0,22
الفاعل 2	0,68	0,78	**- 0,15**	0,38	1,15	1,38	**1,42**	1,33
الفاعل 3	0,30	0,19	**- 0,24**	0,27	0,26	0,30	**0,25**	0,17
الفاعل 4	0,74	0,58	**- 0,84**	0,13	1,11	0,90	**0,21**	0,16
الفاعل 5	0,65	0,34	**- 0,66**	0,25	1,10	0,69	**0,30**	0,20

20 لم يقم الفاعل 9 والفاعل 7 بموافاة المجلس بالمعطيات المتعلقة بأشهر يناير وفبراير ومارس وأبريل من سنة 2022 في الوقت الذي انتهى فيه المجلس من صياغة الرأي.

الرسم البياني 31: تطور متوسط هوامش الربح الشهرية لشركات التوزيع بالنسبة للغازوال (لتر واحد بالدرهم) (من يناير إلى أبريل 2022)



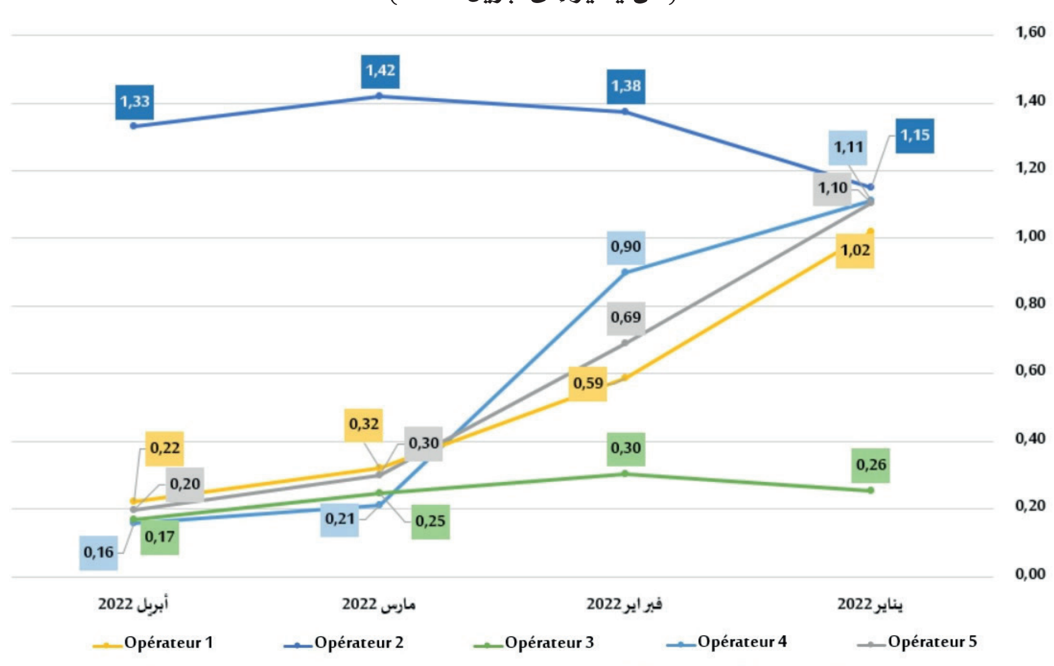
في سنة 2022، انخفضت هوامش الربح بشكل حاد بالنسبة للغازوال، بل كانت سلبية في شهر مارس. وفي شهر أبريل، عادت الهوامش للارتفاع مرة أخرى دون بلوغ المستوى المسجل في شهري يناير وفبراير.

وتجدر الإشارة إلى أن هوامش الربح السلبية، التي أدلى بها الفاعلون بخصوص شهر مارس، ليست إلا ظاهرة، لكونها لا تأخذ بعين الاعتبار تأثير المخزونات والتواريخ الفعلية لتسلم الغازوال المستورد. وبالتالي قد تكون، من حيث المبدأ، إيجابية.

تفصيلا، شهد متوسط هوامش الربح الخاصة بالغازوال تقلبا تراوح ما بين 0,15 درهم للتر الواحد كحد أدنى لدى الفاعل 4 و0,42 درهم للتر الواحد كحد أقصى لدى الفاعل 2، وذلك طيلة الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022.

وبالنسب المئوية، تمثل هوامش الربح المذكورة في الفقرة أعلاه نسبة 1,3 في المائة من سعر البيع في المضخة على مستوى محطة الخدمة بالنسبة للفاعل 4 و3 في المائة بالنسبة للفاعل 2، أي أقل بكثير من المستويات المسجلة في 2020 (15 في المائة) والفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 (9 في المائة).

الرسم البياني 32: تطور متوسط هوامش الربح الشهرية لشركات التوزيع بالنسبة للبنزين (لتر واحد بالدرهم) (من يناير إلى أبريل 2022)



وفيما يتعلق بالبنزين، يتبين من نتائج التحليل تسجيل انخفاض مستمر في هامش ربح جميع الفاعلين (باستثناء الفاعل 2)، والذي احتد في شهر أبريل وبلغ أدنى مستوى طيلة الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022. على سبيل المثال، انخفض هامش ربح الفاعل 4 والفاعل 5 من حوالي 1,1 درهم للتر في يناير إلى 0,2 درهم للتر في أبريل 2022.

علاوة على ذلك وعلى ضوء ما سبق، يتبين أن هوامش ربح شركات التوزيع تمثل العنصر الأضعف، مقارنة ببنود التكاليف الأخرى المتدخلة في تكوين سعر البيع في المضخة على مستوى محطة الخدمة (9 في المائة في الفترة ما بين 2018 و2021 و2 في المائة برسم 2022).

وتشكل تكلفة الشراء أكبر عنصر في سعر بيع الغازوال (بمساهمة بلغت في المتوسط 51 في المائة في الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021). وتتضاعف أكثر حين ترتفع الأسعار في السوق الدولية، كما هو الوضع حاليا، حيث يشكل وزن المنتجات المكررة المستوردة حوالي 65 في المائة من سعر البيع في المضخة على مستوى محطة الخدمة برسم 2022.

2. تحليل تطور النتائج الصافية للفاعلين

من أجل استكمال وتنقيح التحليل السابق حول هوامش الربح الخام الخاصة بالتوزيع، ستركز هذه الفقرة على قياس تطور المردودية التجارية (متوسط هامش الربح الصافي المعزز بكل لتر مباع) والمردودية المالية الإجمالية لمختلف الفاعلين.

ومقارنة بهامش الربح الخام، يعد هامش الربح الصافي مؤشر أداء أدق يمكن من قياس النتائج الصافية المنجزة مقابل استهلاك لتر واحد مباع من المحروقات (الغازوال والبنزين). وكلما ارتفع معدل هذا الهامش، ازدادت أهمية الهامش المحقق. وبالتالي، تجني الشركة أرباحا على مستوى هذا الفرع من النشاط.

بالإضافة إلى ذلك، تكمن أهمية هذا العنصر في كونه يتيح إمكانية تقييم تطور النتائج الصافية في حالة حدوث انخفاض في رقم المعاملات، وبالتالي يخبر بوجود أو غياب تضخيم في مستويات هامش الربح.

وتحتسب نسبة هامش الربح بقسمة النتائج الصافية المحققة على رقم المعاملات دون احتساب الرسوم بالنسبة لكل فاعل.

فيما يتعلق بالمردودية المالية، تعد هذه الأخيرة بمثابة مؤشر يمكن من قياس الأرباح المحققة عن رؤوس الأموال الذاتية التي تتم تعبئتها. بمعنى آخر، يوفر هذا المؤشر معلومات حول قدرة الشركة على تحقيق نتائج لصالح المساهمين والشركاء. وبالتالي، يشكل مؤشر أداء لاستقطاب مستثمرين جدد.

في الأدبيات الاقتصادية، يعتبر معدل المردودية المالية البالغ نسبة 10 في المائة ملائما للغاية. غير أنه يجب أخذ هذا المعدل بتحفظ لكون بلوغ مستوى مقبول من المردودية قد يختلف من قطاع نشاط لآخر.

ويفسر هذا المؤشر بكونه الربح المحقق مقابل كل درهم يستثمر في الشركة. على سبيل المثال، يشير معدل المردودية المالية البالغ نسبة 10 في المائة إلى جني المستثمر لأرباح تقدر بـ 10 سنتيمات عن كل درهم جرى استثماره.

فيما يخص هذه الحالة، تجدر الإشارة إلى أن احتساب مؤشرات المردودية المالية أنجز استنادا إلى القوائم المالية لكل واحدة من الشركات، والمتكونة من موازناتها وحسابات النتائج، كما جرى التصريح بها لدى الإدارة الجبائية.

من جهة أخرى، جرى احتساب مؤشرات الأداء الخاصة بفرع الأنشطة المرتبط بالمحروقات (الغازوال والبنزين) انطلاقا من المعطيات التي وفرتها الشركات المعنية.

- تحليل نسب هوامش الربح الصافية المتوسطة عن كل لتر بيع من طرف الفاعل

أنجز تقييم مستويات هوامش الربح الصافية على مرحلتين. في مرحلة أولى، جرى تحليل نسبة هوامش الربح الصافية الإجمالية (الناتج الصافي/رقم المعاملات) ذات الصلة بكافة أنشطة شركات التوزيع. وفي مرحلة ثانية، انصب التقييم فقط على القطاع المعني مباشرة بهذا الرأي، والمتمثل في الفرع المرتبط بتوزيع الغازوال والبنزين.

في هذا الصدد، من المفيد الإشارة إلى أن هذا الفرع من النشاط لا يزال يشكل الجزء الأكبر في رقم المعاملات الإجمالي (2018 – 2021) المنجز من قبل هذه الشركات. في الواقع، يجسد نشاط توزيع الغازوال والبنزين 70 في المائة في المتوسط من رقم المعاملات لدى شركة "Afriquia SMDC"، و75 في المائة بالنسبة لشركتي "Vivo Energy Maroc" و"TotalEnergies Marketing Maroc"، فيما يصل إلى 91 في المائة من رقم المعاملات لشركتي "Petrom" و"Winxo".

ويوضح الجدول 21 أدناه تطور المؤشرات المالية الإجمالية لكافة الأنشطة مجتمعة، فيما يقدم الجدول 22 مؤشرات فرع الغازوال والبنزين فقط، والمتعلقة بالفاعلين السبعة النشطين في السوق، حيث يمثلون أزيد من 80 في المائة من حصص السوق (من حيث رقم المعاملات).

الجدول 21: تطور المؤشرات المالية للشركات السبع الرائدة في السوق بملايين الدراهم (نسب هوامش الربح الإجمالية لكافة الأنشطة مجتمعة ورقم المعاملات والناتج الصافي)

الشركة	المؤشرات	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	28 128	27 487	16 704	21 781
	الناتج الصافي	751	715	416	497
	معدل هامش الربح الصافي	%2,7	%2,6	%2,5	%2,3
Vivo Energy Maroc	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	14 716	14 148	10 173	12 994
	الناتج الصافي	699	561	504	555
	معدل هامش الربح الصافي	%4,7	%4,0	%5,0	%4,3
TotalEnergies Marketing Maroc	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	14 662	14 773	10 778	14 882
	الناتج الصافي	805	642	439	883
	معدل هامش الربح الصافي	%5,5	%4,3	%4,1	%5,9
Petrom	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	8 369	8 494	5 901	8 187
	الناتج الصافي	160	233	146	223
	معدل هامش الربح الصافي	%1,9	%2,7	%2,5	%2,7
Winxo	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	4 741	5 027	3 571	4 618
	الناتج الصافي	201	347	354	305
	معدل هامش الربح الصافي	%4,2	%6,9	%9,9	%6,6
Ola Energy Maroc	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	5 728	5 588	3 978	4 564
	الناتج الصافي	71	137	122	123
	معدل هامش الربح الصافي	%1,2	%2,4	%3,1	%2,7
ZIZ	رقم المعاملات (دون احتساب الرسوم)	6 187	5 147	4 103	5 491
	الناتج الصافي	222	233	188	244
	معدل هامش الربح الصافي	%3,6	%4,5	%4,6	%4,4

المصدر: أعد استنادا إلى العائدات الجبائية المدلى بها من قبل الفاعلين

بصفة عامة، يمكن ملاحظة الفرق الكبير بين نسب هوامش الربح الخاصة بالفاعلين، حيث تتراوح ما بين 1,2 في المائة كحد أدنى و9,9 في المائة كحد أقصى. في الواقع، تتراوح النسب المحققة من طرف شركتي "Ola Energy" و"Petrom" ما بين 1,2 و1,3 في المائة، وهي الأدنى مقارنة بالشركات الأخرى.

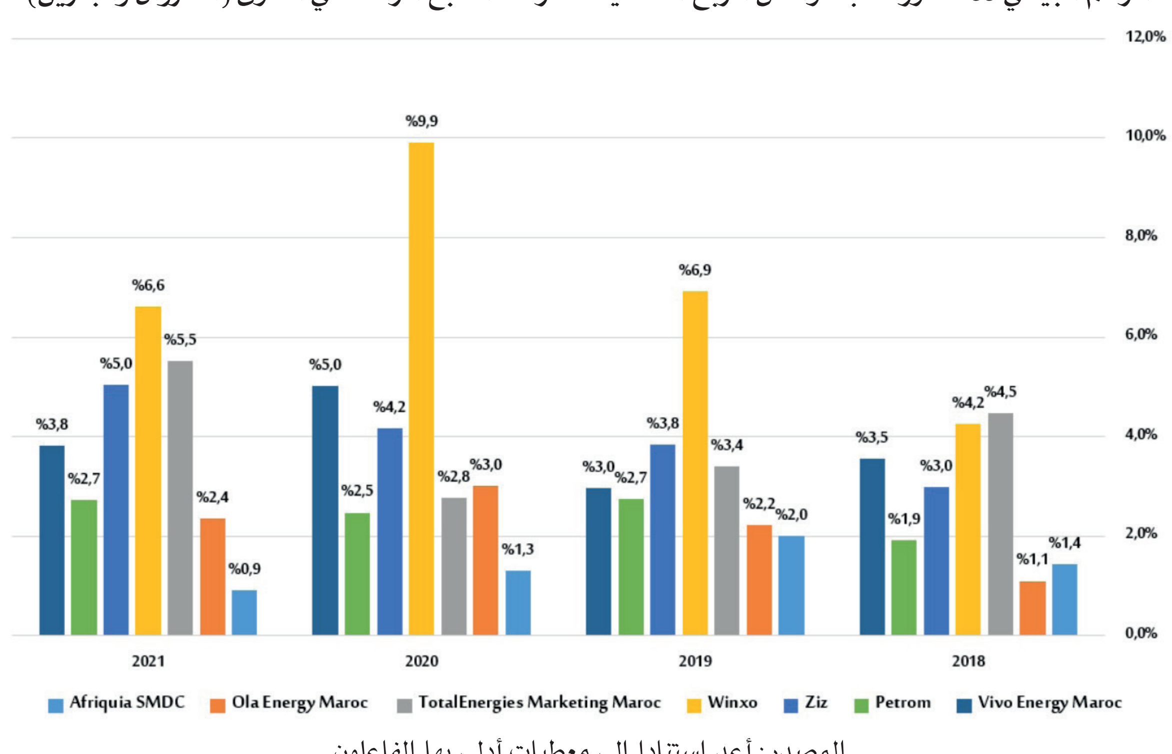
خلافا لذلك، تتصدر شركتا "Winxo" و"TotalEnergies Marketing Maroc" التصنيفات بنسب تتجاوز عموما 5 في المائة، بل تقترب من 9,9 في المائة بالنسبة لشركة "Winxo" سنة 2020. من جهتها، بلغت نسبة هوامش الربح الصافية الإجمالية المحققة من طرف شركة "Afriquia SMDC" حوالي 2,5 في المائة طيلة الفترة الممتدة من 2018 إلى2021.

الجدول 22: تطور نتائج وهوامش الربح الصافية في قطاع المحروقات (الغازوال والبنزين) للشركات السبع الرائدة في السوق (رقم المعاملات والناتج الصافي بملايين الدراهم، والحجم المباع بملايين اللترات)

الشركة	المؤشرات	2018	2019	2020	2021
Winxo	رقم المعاملات	4 284	4 616	3 228	4 145
	الحجم المباع	496	550	473	514
	الناتج الصافي	182	319	320	274
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,37	0,58	0,68	0,53
	نسبة هامش الربح	%4,2	%6,9	%9,9	%6,6
ZIZ	رقم المعاملات	3 789	2 997	1 965	2 563
	الحجم المباع	453	364	277	317
	الناتج الصافي	113	115	82	129
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,25	0,32	0,30	0,41
	نسبة هامش الربح	%3,0	%3,8	%4,2	%5,0
Petrom	رقم المعاملات	7 722	8 063	5 279	7 209
	الحجم المباع	975	1043	874	985
	الناتج الصافي	148	221	131	196
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,15	0,21	0,15	0,20
	نسبة هامش الربح	%1,9	%2,7	%2,5	2,7%
Afriquia SMDC	رقم المعاملات	18 571	19 186	12 825	15 958
	الحجم المباع	2 194	2 336	1 839	1 993
	الناتج الصافي	268	384	168	146
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,12	0,16	0,09	0,07
	نسبة هامش الربح	%1,4	%2,0	%1,3	%0,9
TotalEnergies Marketing Maroc	رقم المعاملات	11 355	11 176	8 084	10 960
	الحجم المباع	1223	1256	1138	1345
	الناتج الصافي	507	380	224	605
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,41	0,30	0,20	0,45
	نسبة هامش الربح	%4,5	%3,4	%2,8	%5,5
Vivo Energy Maroc	رقم المعاملات	10 998	10 568	7 388	9 711
	الحجم المباع	1373	1369	1140	1313
	الناتج الصافي	390	313	371	370
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,28	0,23	0,33	0,2
	نسبة هامش الربح	%3,5	%3,0	%5,0	%3,8
Ola Energy Maroc	رقم المعاملات	4 608	4 400	3 470	3 882
	الحجم المباع	433	491	434	452
	الناتج الصافي	51	98	104	91
	هامش الربح الصافي (لترا واحد بالدرهم)	0,12	0,20	0,24	0,20
	نسبة هامش الربح	%1,1	%2,2	%3,0	%2,4

المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون

الرسم البياني 33: تطور نسب هوامش الربح الصافية للشركات السبع الرائدة في السوق (الغازوال والبنزين)



المصدر: أعد استنادا إلى معطيات أدلى بها الفاعلون

يستفاد من تحليل المعطيات الواردة في الجدول والرسم البياني أعلاهما أن الناتج الصافي التراكمي (الغازوال والبنزين) المحقق من طرف الشركات السبع بلغ نحو 6,7 مليار درهم خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، أي بمتوسط سنوي يناهز 1,68 مليار درهم.

وتجدر الإشارة إلى أن الناتج الصافي الإجمالي (6,7 مليار درهم) المحقق من طرف الشركات سالفة الذكر من حيث الغازوال والبنزين (من 2018 إلى 2021) يمثل حوالي 63 في المائة من أرباحها الصافية في جميع الأنشطة مجتمعة (10,7 مليار درهم)، في حين يشكل رقم المعاملات أزيد من 76 في المائة من الرقم المحقق من طرف الشركات المذكورة بدمج جميع أنشطتها، أي أن النشاط المتعلق بالمحروقات يساهم بدرجة أقل في مردودية الشركات مقارنة بفروع النشاط الأخرى، مثل الغاز والفيول والكيروسين.

تفصيلا، يظهر أن أزيد من 47 في المائة من 6,7 مليار درهم قد حققتها شركتان، ويتعلق الأمر بـ "TotalEnergies Marketing Maroc" (مليار درهم 1,71) و"Vivo Energy Maroc" (مليار درهم 1,71). وتزداد هذه النسبة لتصل حوالي 63,5 في المائة إذا أضيف الناتج الصافي لشركة "Winxo" (مليار درهم 1,71).

وبلغ مجموع النتائج الصافية للشركة الرائدة في السوق "Afriquia SMDC" (من 2018 إلى 2021) في فرع المحروقات (الغازوال والبنزين) 966 مليون درهم، أي ما يعادل نصف النتائج التي حققتها شركة "TotalEnergies Marketing Maroc"، ومحتلة بذلك المرتبة الرابعة. وسجلت نفس الملاحظة إزاء شركة "Petrom"، حيث وصل مجموع نتائجها الصافية، خلال نفس الفترة، إلى 696 مليون درهم، مفتقدة مكانتها كفاعل رابع في السوق من حيث الحصص السوقية لصالح شركة "Winxo" (1,095 مليار درهم)، والتي أبانت عن أداء أفضل حتى مقارنة بشركة "Afriquia SMDC".

وعلاقة بهامش الربح الصافي المحقق مقابل كل لتر، لوحظ، في المجمل، وجود تقارب نحو قيم تتراوح ما بين 0,07 درهم للتر (7 سنتيمات) كحد أدنى و0,68 درهم للتر كحد أقصى.

ويستشف من التحليل حسب كل فاعل أن شركة "Winxo" سجلت أفضل النتائج في هذا المجال، حيث اكتسبت أفضل هوامش الربح الصافية، والتي تتراوح ما بين 0,37 و0,68 درهم للتر، متبوعة بشركة "TotalEnergies Marketing Maroc" (ما بين 0,2 و0,45 درهم للتر). بالمقابل، تراجع مستوى أداء شركة "Afriquia SMDC"، مسجلة تذبذبا في هوامش ربحها الصافية، والتي تراوح ما بين 0,07 درهم للتر (في 2021) و0,16 درهم للتر (في 2019).

وخلافا لقيم هوامش الربح الخام المسجلة سنة 2020 (الأعلى في الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021) وباستثناء شركتي "Vivo Energy Maroc" و"Winxo"، تجدر الإشارة إلى أن هوامش الربح الصافية لجميع الشركات الفاعلة الأخرى كانت أقل مما تحقق على مدار السنوات الأخرى (2018 و2019 و2021).

ويعزى هذا الفارق إلى الانخفاض الهام للنتائج الصافية مقارنة بحجم الكميات المباعة، والراجع، في حد ذاته وبالخصوص، إلى الفوارق المرصودة في الاستثمارات التي قام بها الفاعلون، والمتمثلة، بالخصوص، في تطوير قدرات التخزين وشبكة التوزيع سنة 2020.

على سبيل المثال، أنجزت الشركة الرائدة من حيث الحصص السوقية "Afriquia SMDC" استثمارا بلغ حوالي 266 مليون درهم، خصص 151 مليون درهم منه لتطوير البنيات التحتية في مجال التخزين، و115 مليون درهم لشبكة محطات الخدمة. بالمقابل، قامت شركة "Winxo" بتعبئة حوالي 143 مليون درهم فقط (خصص 69 مليون درهم منها للتخزين و65 مليون درهم للتوزيع)، أي حوالي نصف المبلغ المرصود من قبل شركة "Afriquia SMDC".

- تحليل نسب المردودية المالية الإجمالية

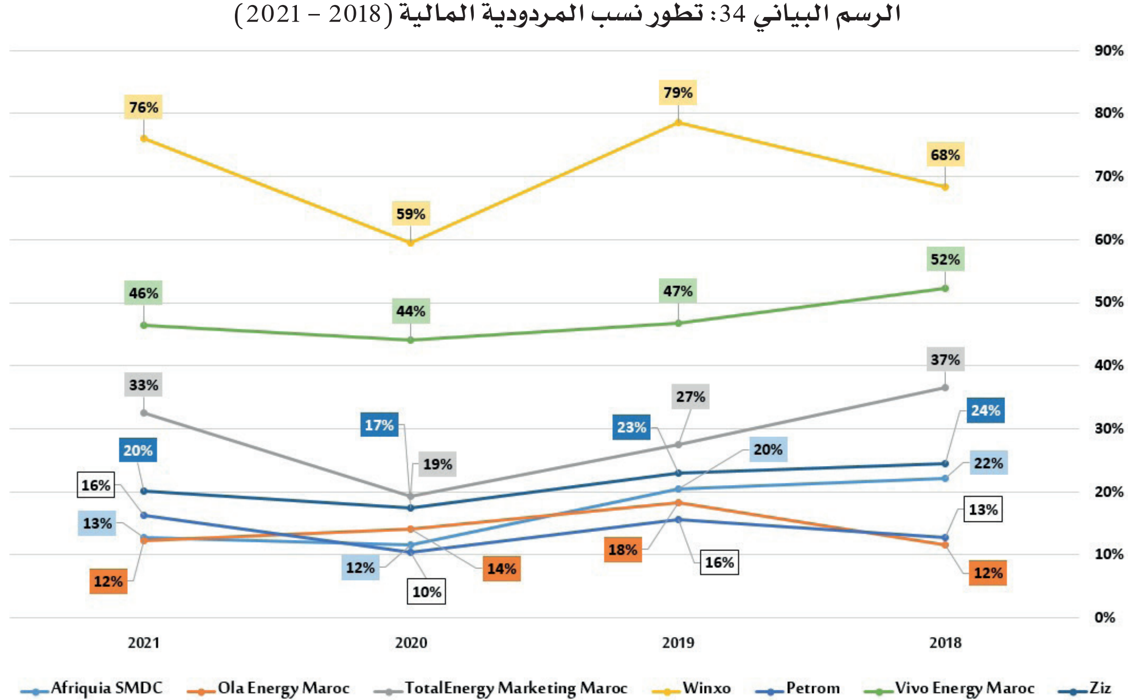
بخصوص المردودية المالية، يوضح الجدول 23 والرسم البياني 24 بعدهما تطور هذا المؤشر خلال السنوات الأربع الماضية:

الجدول 23: تطور نسب المردودية المالية بملايين الدراهم (2018 - 2021)

الشركة	المؤشرات	2018	2019	2020	2021
Afriquia SMDC	رؤوس الأموال الذاتية	3 383	3 497	3 613	3 909
	الناتج الصافي	751	715	416	497
	نسبة المردودية	22,2%	20,4%	11,5%	12,7%
	الأرباح الموزعة	600	300	200	600
Vivo Energy Maroc	رؤوس الأموال الذاتية (بملايين الدرهم)	1 339	1 201	1 144	1 195
	الناتج الصافي	699	561	504	555
	نسبة المردودية	52,2%	46,7%	44,1%	46,4%
	الأرباح الموزعة	915	699	561	503
TotalEnergies Marketing Maroc	رؤوس الأموال الذاتية	2 205	2 346	2 283	2 714
	الناتج الصافي	805	642	439	883
	نسبة المردودية	36,5%	27,4%	19,2%	32,5%
	الأرباح الموزعة	502	502	502	452
Petrom	رؤوس الأموال الذاتية (بملايين الدرهم)	1 254	1 486	1 399	1 372
	الناتج الصافي	161	233	146	223
	نسبة المردودية	12,8%	15,6%	10,4%	16,2%
	الأرباح الموزعة	150	---	233	250
Winxo	رؤوس الأموال الذاتية	294	441	596	401
	الناتج الصافي	201	347	354	305
	نسبة المردودية	68,3%	78,6%	59,4%	76,1%
	الأرباح الموزعة	420	200	200	500
Ola Energy Maroc	رؤوس الأموال الذاتية	613	749	871	994
	الناتج الصافي	71	137	122	123
	نسبة المردودية	11,6%	18,2%	14,0%	12,3%
	الأرباح الموزعة	99,99	---	---	---
ZIZ	رؤوس الأموال الذاتية (بملايين الدرهم)	908	1 013	1 081	1 213
	الناتج الصافي	222	233	188	244
	نسبة المردودية	24,4%	23,0%	17,4%	20,1%
	الأرباح الموزعة	120	128	120	113

المصدر: أعد استنادا إلى العائدات الجبائية المدلى بها من قبل الفاعلين

الرسم البياني 34: تطور نسب المردودية المالية (2018 – 2021)



بصورة أدق، لوحظ من الرسم البياني أعلاه أن شركة "Winxo" تتميز بأعلى نسب مردودية مالية، بلغت 60 في المائة خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، متبوعة بشركة "Vivo Energy Maroc" التي سجلت نسبة مرتفعة تراوحت ما بين 44 و52 في المائة في الفترة ذاتها. وتراجعت نسبة المردودية لشركة "Afriquia SMDC"، منتقلة من 22 في المائة سنة 2018 إلى 13 في المائة في 2021، ومسجلة انخفاضا بنحو 41 في المائة. بالمقابل، بلغت نسبة المردودية المحققة من طرف شركتي "Petrom" و"Ola Energy Maroc" أقل من 20 في المائة خلال نفس الفترة.

ومن تم، تعد شركتا "Vivo Energy Maroc" و"TotalEnergies Marketing Maroc" الفاعلان اللذان سجلا أعلى الأرباح المالية عبر ربط نتائجهما الصافية برؤوس الأموال التي قاما باستثمارها. ثانيا، وبصفة عامة، تظل سوق توزيع الغازوال والبنزين أكثر جاذبية بالنظر لمستويات النتائج المحققة المرتفعة.

سادسا: خلاصات وتوصيات

1. خلاصات

أدلى مجلس المنافسة بهذا الرأي تبعا لقراره عدد 2022/أ/04 المؤرخ في 25 أبريل 2022، واتخذ بموجبه المبادرة لدراسة تأثير الارتفاع الحاد في أسعار المواد الخام والمواد الأولية على الصعيد العالمي على سير المنافسة في الأسواق الوطنية، لاسيما المنتجات الطاقية.

ويأتي هذا القرار ضمن ظرفية بلغت فيها أسعار بيع المحروقات (الغازوال والبنزين) في المضخات في السوق الوطنية مستويات قياسية طيلة الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022.

ومن تم، يتمثل الهدف الأساسي والمتوخى من هذا الرأي في مرحلة أولى، في إيجاد أجوبة للسؤال المتعلق بمدى ارتباط ارتفاع أسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية بأسعار هذه المواد عند إدراجها في

الأسواق العالمية، وفي مرحلة ثانية، ووفقا للأجوبة المتوصل بها، في تحليل تداعيات هذا الارتفاع على وضعية المنافسة في الأسواق المعنية.

وعليه، أتاح التشخيص المنجز وتحليل سير المنافسة في أسواق هذه المنتوجات، وكذا بنية أسعار البيع وهوامش الربح المحققة من طرف الفاعلين الناشطين في هذه الأسواق، فضلا عن أرباحهم المالية، التوصل إلى الخلاصات المفصلة أدناه:

أ. سوق جد مؤطرة بمقتضيات تنظيمية متجاوزة على الرغم من تحرير أسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية

حري بالتذكير أن أسعار بيع الغازوال والبنزين خضعت للتحرير الكامل عند متم سنة 2015. غير أن أسواق استيراد وتخزين وتوزيع هذه المنتوجات تبقى جد مؤطرة بمنظومة قانونية وتنظيمية تهم جميع المستويات، لاسيما في يتعلق بالولوج إليها بواسطة نظام منح الرخص والتراخيص، وكذا التتبع والمراقبة من طرف القطاع الوزاري المكلف بالطاقة.

في الواقع، يشكل الظهير الشريف بمثابة قانون رقم 1.72.255 بتاريخ 22 فبراير 1973 والمتعلق باستيراد مواد الهيدروكاربور وتصديرها وتكريرها والتكفل بتكريرها وتعبئتها وادخارها وتوزيعها، النص القانوني الرئيسي المؤطر لهذه الأسواق. ولا يزال ساري المفعول إلى يومنا هذا.

وبالتالي، يتعلق الأمر بأسواق ينظمها إطار قانوني وتنظيمي قديم للغاية، وأضحى متجاوزا، ولا يراعي التغيرات الكبرى التي شهدها هذا السوق على الصعيدين الوطني والدولي.

في هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أنه، وعلى الرغم من تغيير الإطار القانوني أعلاه سنة 2015، عبر إصدار قانون جديد يحمل رقم 67.15، إلا أن أنه لم يدخل بعد حيز التنفيذ بعد سبع سنوات من إصداره، بسبب غياب النصوص التطبيقية المتعلقة به.

علاوة على ذلك، تواصل المقتضيات التنظيمية الجاري بها العمل إثارة إشكاليات ذات صبغة تنافسية، تتعلق بجميع الروابط في سلسلة القيمة لهذه السوق، انطلاقا من الاستيراد ووصولا إلى التوزيع.

على سبيل التوضيح، تبقى شروط الولوج إلى سوق الاستيراد أو منح رخص الاستيراد خاضعة للسلطة التقديرية للإدارة، مما يطرح إشكاليات ذات صبغة تنافسية.

زيادة على ذلك، يبقى عدد محطات الخدمة الضرورية للشروع في مزاولة نشاط التوزيع مرتفع ومقيد. غير أن القطاع الوزاري المكلف بالطاقة عمل في الآونة الأخيرة على التخفيف من هذه القيود، إذ اشترطت على الوافدين الجدد التوفر على 10 محطات فقط وبصفة مؤقتة. بيد أنه يتعين على المستفيدين من هذا التخفيف استيفاء معيار التوفر على 30 محطة في غضون سنتين بعد منح الترخيص المؤقت.

واتخذت تدابير التخفيف المذكورة بناء على قرارات إدارية أصدرها الوزير المكلف بالطاقة، ولا تستند إلى أي أساس تنظيمي، في حين أنه كان من الممكن تعديل القرار الوزاري القديم رقم 1282.06 المحدد للمقتضيات المتعلق بـ 30 محطة خدمة، عبر إصدار قرار وزاري يوضح ويغير الشروط الواجب استيفاؤها.

ومن تم، يرجح ان تفضي هذه الإشكاليات إلى حالات من المعاملة التمييزية والتفضيلية، مما قد ينعكس على قواعد المنافسة النزيهة.

ب. سوق تعتمد كليا على الواردات الخارجية والتي تتزايد أحجامها باستمرار

في البداية، تجدر الإشارة إلى أن المغرب، باعتباره بلدا لا ينتج النفط، كان يعتمد بشكل مستمر وكلي على السوق العالمية للنفط الخام والتي كانت توجه لمصفاة التكرير الوطنية الوحيدة "سامير".

غير أنه، ومنذ توقف نشاط هذه الشركة سنة 2015، وجد المغرب نفسه ملزما باستيراد حاجياته من المنتجات المكررة بالكامل (الغازوال والبنزين والفيول والكيروسين). ومنذ ذلك الحين، أضحت بلادنا تعتمد كليا على الأسواق العالمية لهذه المنتجات.

في هذا الصدد، حري بالتذكير أنه في الوقت الدي كانت فيه شركة "سامير" تمارس نشاطها، لم تقم هذه الأخيرة بفوترة منتجاتها المكررة على شركات التوزيع استنادا إلى تكاليف الإنتاج وسعر التكلفة، بل على أساس صيغة تضمن سعر البيع أو سعر التفويت عند الخروج من المصفاة (سعر التكفل بالتكرير) المعادل لسعر المنتجات المكررة المستوردة.

في الواقع، جرى احتساب سعر التفويت عند الخروج من المصفاة على أساس سعر بلات للنفط "Platts" عند شحنها على ظهر السفينة للغازوال والبنزين المدرجين في بورصة روتردام (التسعيرة الدولية) يضاف إليه تكاليف الإيصال إلى ميناء مدينة المحمدية، وليس على أساس تكلفة الإنتاج وسعر تكلفة التكرير بشركة "سامير[21]"

بمعنى آخر، جرى احتساب سعر البيع المطبق في السوق الوطنية في الوقت الذي كانت المصفاة تزاول نشاطها على أساس عروض أسعار المنتجات المكررة على الصعيد العالمي (عروض أسعار بلات للنفط في سوق روتردام)، يضاف إليها تكاليف النقل والتأمين ورسوم الموانئ والضريبة الداخلية على الاستهلاك والضريبة على القيمة المضافة وغيرها.

في الواقع، كانت السوق تشتغل كما لو كان المغرب يستورد المنتجات المكررة بالكامل من الخارج (لاسيما الغازوال والبنزين) وأن مصفاة التكرير الوطنية غير موجودة.

وبالتالي، يشير الواقع إلى أن الإعانات التي تتحملها الميزانية العامة الدولة شكلت الوسيلة الوحيدة التي مكنت من الإبقاء على سعر بيع الغازوال والبنزين، كما هي محددة من طرف الدولة، على مستويات تعتبر مقبولة.

وتجدر الإشارة إلى أن حجم الواردات من الغازوال والبنزين سجل زيادة مستمرة بمتوسط معدل نمو سنوي بلغ 1,25 في المائة في الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021[22]، بسبب القيود المفروضة على التنقل والمرتبطة بسياق الأزمة الصحية الناجمة عن جائحة كوفيد- 19.

وفيما يتعلق بالتوزيع الجغرافي لمنشأ هذه الواردات، بلغت نسبة الغازوال المستورد من أوروبا، لاسيما من إسبانيا وإيطاليا والبرتغال، 56 في المائة. وتتوزع النسب الباقية على آسيا (28 في المائة) وأمريكا (15 في المائة). بالمقابل، يستورد البنزين بنسبة 100 في المائة من أوربا.

ت. نسبة تركيز عالية في أسواق الاستيراد والتخزين والذي يظل مستواه بشكل عام أقل من السقف المنصوص عليه في المقتضيات التنظيمية

بلغت قدرات التخزين المتوفرة على المستوى الوطني حوالي 1.2 مليون طن سنة 2021، أي ما يفوق نسبة 15 في المائة المسجلة سنة 2018. غير أن هذه القدرات تستخدم جزئيا فقط (حوالي 50 في المائة). وترجع أسباب نقص استخدامها بحسب الفاعلين إلى ارتفاع تكاليف تخزين هذه المنتجات من جهة، وإلى المخاطر ذات الصلة بالتقلب الكبير في أسعارها على الصعيد الدولي من جهة ثانية.

---

21 انظر القرار رقم 2380.06 الصادر في 30 رمضان 1427 (23 ابريل 2006) المتعلق بتحديد الأسعار التي تشترى بها المصافي وتباع بها المحروقات السائلة وغاز البوطان.

22 باستثناء سنة 2020 التي شهدت ترجعا في الواردات

ويعد مستوى المخزون المتوفر من هذه المنتجات إشكالية تنضاف إلى تصاعد أسعار بيع الغازوال والبنزين. في الواقع، تشكل حالات الغموض الحالية التي تكتنف الأسواق الدولية، والمرتبطة بتراجع العرض وارتفاع الطلب، خطرا كبيرا على أمن إمدادات المغرب بهذه المنتجات، علما أن عدة بلدان عانت مؤخرا من ندرة في المحروقات في محطات الخدمة.

غير أنه، ومراعاة لواقع الحال، تشهد عملية إحداث مخزون احتياطي من الغازوال والبنزين تأخيرا وتواجه صعوبات في مجال تحديد شروط التكلف بمصاريف التخزين بين الفاعلين والسلطات العمومية. فضلا عن ذلك، وعلى امتداد الفترة المدروسة، لوحظ تسجيل نقص مزمن مقارنة بما تنص عليا المقتضيات التنظيمية، والمتمثلة في 60 يوما من مبيعات المنتوج ومن القدرة.

في الواقع وفيما يتعلق بالغازوال، لم يخول المخزون المتوفر عند متم سنة 2021 من تغطية سوى حوالي 29 يوما من الاستهلاك في المتوسط، بينما مكن المخزون المتوفر من البنزين من تغطية 32 يوما فقط من الاستهلاك.

وارتباطا بتموقع الفاعلين في سوق الاستيراد، سجلت نسبة تركيز عالية في هذا الفرع من السوق، إذ تستحوذ الشركات الأربع الرائدة في السوق، والمتمثلة في "Afriquia SMDC" و"Total Energies Marketing" و"Vivo Energy" و"Petrom"، دون غيرها على حوالي 68 في المائة من الواردات بالحجم، وتتوفر على أزيد من 61 في المائة من قدرات التخزين المحدثة، وذلك بالرغم من تزايد عدد الفاعلين الجدد الذي انتقل من 11 فاعلا سنة 2018 إلى 25 فاعلا في الوقت الراهن.

ث. تسجيل نمو قوي في شبكة توزيع الغازوال والبنزين ومستوى تركيز عال في سوق توزيع هذه المنتجات

في المغرب، تنشط 29 شركة، تنتسب جلها إلى مجموعات وطنية، في سوق توزيع الغازوال والبنزين. ومقارنة بسنة 2010، شهدت السوق دخول 11 شركة جديدة بمعدل شركة واحدة تلج السوق كل سنة، كما لم يتم تسجيل خروج أي فاعل.

وارتفع عدد محطات الخدمة، عند متم أبريل 2022، إلى 399 2 محطة، مسجلة زيادة بنسبة 18 في المائة مقارنة بسنة 2018، فيما بلغ متوسط إحداث هذه المحطات 125 محطة سنويا.

وتستحوذ أربع شركات على نسبة 53 في المائة من شبكة التوزيع، وتضم "Afriquia SMDC" و"Total Energies Marketing Maroc" و"Vivo Energy" و"Petrom".

وسجلت السوق الوطنية لتوزيع الغازوال والبنزين رقم معاملات (متوسط 2018 – 2021) بلغ نحو 60 مليار درهم[23]، 90 في المائة منه آلت إلى الغازوال. وتتسم هذه السوق بمستوى عال من التركيز على الرغم من وجود عدد هام من شركات التوزيع الناشطة (29 فاعلا). في الواقع، تنجز الشركات الأربع الرائدة دون سواها حوالي 65 في المائة من رقم المعاملات الإجمالي في السوق.

زيادة على ذلك، بلغ متوسط حجم الكميات المباعة في السوق الوطنية 6,6 مليون طن في السنة (حوالي 8,3 مليار لتر)، أي ما يعادل استهلاك قرابة 228 لتر للفرد سنويا. وتتوزع هذه المبيعات بين 70 في المائة تنجز عبر محطات الخدمة، فيما تسوق نسبة 30 في المائة المتبقية من خلال المعاملات التجارية بين الشركات المهنية.

23 مبيعات الشركات الثماني الأولى في السوق، والتي تمثل أزيد من 90 في المائة من الواردات الإجمالية و86 في المائة من الكميات المباعة.

ج. ارتفاع حاد في عروض الأسعار العالمية للنفط والمنتجات المكررة (الغازوال والبنزين) منذ بداية النصف الثاني من سنة 2021

بعد فترة اتسمت بتهاوي أسعار النفط، وذلك خلال سنة 2020 وفي جزء من الأشهر الستة الأولى من سنة 2021، لوحظ تسجيل وتيرة تصاعدية لأسعار النفط الخام العالمية خلال النصف الثاني من 2021.

وتقوت هذه الوتيرة خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، حين سجلت الأسعار العالمية زيادات تاريخية.

في الواقع، استقر متوسط سعر شحن الغازوال على ظهر السفينة، طيلة الأشهر الأربعة المذكورة، في961 دولارا للطن، وبلغ ذروته خلال النصف الثاني من أبريل الماضي بمعدل 1113 دولارا للطن. بالمقابل، ارتفعت أسعار برميل النفط الخام خلال سنة 2022 بنسبة 43 في المائة مقارنة بمتوسط سنتي 2018 و2021 (71 دولارا للطن).

وتفسر أسباب هذه الوتيرة التصاعدية باقتران عاملين على الأقل: أولا تأثير التعافي السريع والمتزامن تقريبا للاقتصاديات الرئيسية على الصعيد العالمي منذ النصف الثاني من سنة 2021، نظرا لتخفيف تدابير الحجر الصحي ورفع القيود المفروضة على التنقل. ثانيا، تداعيات العوامل الجيو-سياسية ذات الصلة بالنزاع الروسي-الأوكراني منذ فبراير 2022.

جدير بالذكر أن روسا تعد ثاني أكبر مصدر للنفط الخام في العالم. كما تعتبر أحد أكبر منتجي المنتجات المكررة عالميا، فعلى سبيل المثال، تعد المصدر الأول للغازوال الموجه لبلدان الاتحاد الأوروبي.

وقد ترتب عن هذا العامل الجيو-سياسي حالة من الغموض القوي إزاء السوق العالمية، كما أفضى لعدم استقرار العرض، مما تسبب في ارتفاع أسعار النفط الخام. في الواقع، ومنذ اندلاع هذا النزاع، سجلت أسعار النفط الخام اتجاها تصاعديا وأبانت عن مستويات عالية من التقلب، مما حال دون القدرة على التنبؤ على المدى القصير بمآل السوق. في هذا السياق، لوحظت تغييرات، مكونة من رقمين، أحيانا في يوم واحد خلال الفترة التي خضعت للتحليل.

ح. علاقة ترابطية قوية بين أسعار برميل النفط الخام وعروض أسعار المنتجات المكررة وأسعار البيع في السوق الوطنية خلال سنتي 2018 و2019

كما يتضح من التحليل، ترتبط الزيادة في أسعار البيع في مضخات الوقود بارتفاع عروض أسعار المنتجات المكررة في السوق الدولية، والتي يستوردها المغرب من الخارج بالكامل.

وتتحدد هذه الأسعار أساسا انطلاقا من أسعار برميل النفط الخام المحددة بالدولار. وبالنسبة للمغرب، يتعين إضافة تأثير تكاليف التغيرات في سعر صرف الدرهم مقابل الدولار.

خلال سنتين 2018 و2019، سجلت المتغيرات الثلاثة (أسعار برميل النفط الخام وأسعار شحن المنتجات المكررة على ظهر السفينة وأسعار البيع) مستويات مترابطة نسبيا، إذ تقلصت أسعار النفط الخام بحوالي 10 في المائة، وتراجعت أسعار المنتجات المكررة بنسبة 5 في المائة. وتهاوت أسعار بيع الغازوال والبنزين في السوق الوطنية بنسبة 4 في المائة و3 في المائة على التوالي.

ومن تم، وعلى امتداد الفترة من 2018 إلى 2019، يظهر أن تطور أسعار البيع في السوق الوطنية تتبع، بشكل عام، اتجاه عروض أسعار المنتجات المكررة على الصعيد العالمي.

خ. تراجع مستوى الترابط بين أسعار برميل النفط الخام وعروض أسعار المنتجات المكررة وأسعار البيع في السوق الوطنية خلال سنتي 2020 و2021 والأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022

يتبين من خلال تركيز التحليل على سنة 2020 أن أسعار برميل النفط الخام تهاوت بنسبة 34 في المائة، وتراجعت أسعار الغازوال بعد شحنه على ظهر السفينة بنسبة 36 في المائة، بينما سجلت أسعار البيع في السوق الوطنية انخفاضا بحوالي 12 في المائة فقط، مما يعني أن الفاعلين لم يعتمدوا إلا جزئيا انخفاض عروض الأسعار المسجلة على الصعيد العالمي.

خلافا لذلك، سجلت أسعار برميل النفط الخام سنة 2021 زيادة بنسبة 67 في المائة، وارتفعت أسعار الغازوال عند شحنه على ظهر السفينة بنسبة 41 في المائة، في حين ازدادت أسعار البيع في السوق الوطنية بنسبة 11 في المائة فقط، مما يعني أن الفاعلين لم يعتمدوا إلا جزئيا ارتفاع عروض أسعار الغازوال على الصعيد العالمي عند تحديد أسعار البيع في السوق الوطنية.

وفيما يخص الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022، شهدت أسعار المنتجات المكررة عند شحنها على ظهر السفينة (الغازوال بالخصوص) ارتفاعا جد ملحوظ مقارنة بأسعار برميل النفط الخام.

علاوة على ذلك، ارتفعت أسعار المنتجات المكررة عند شحنها على ظهر السفينة بنسق أكبر مقارنة بأسعار البيع في السوق الوطنية طيلة الأشهر الثلاثة الأولى، مع تسجيل منحى تداركي (effet de rattrapage) في شهر أبريل. في الواقع، سجلت أسعار بلات للنفط (Platts) الخاصة بالغازوال زيادة بنحو 18 في المائة ما بين شهري يناير وفبراير، مقابل 8 في المائة إزاء سعر البيع، ثم حوالي 28 في المائة ما بين شهري فبراير ومارس (9 في المائة إزاء سعر البيع). كما شهدت ارتفاعا بنسبة 15,5 في المائة مقابل 23,5 في المائة بالنسبة لسعر البيع في مضخات الوقود ما بين شهري مارس وأبريل 2022.

د. انعكاس فوري للزيادات في عروض الأسعار على الصعيد العالمي ومؤجل زمنيا في حالة انخفاضها

بصفة عامة، يقوم الفاعلون بتحديد أسعار البيع لشركات التوزيع مرة كل أسبوعين. بيد أنه لوحظ أن هؤلاء عملوا، خلال فترات معينة، على تفعيل تغييرين أو أكثر في أسعار البيع المرتفعة لكل أسبوعين، كما هو الحال خلال أشهر مارس وأبريل ويوليوز 2021.

ويمكن تفسير أسباب التفاوت الملحوظ بين التغيرات في أسعار بلات (Platts) للنفط الخاصة بالمنتجات المكررة وأسعار البيع في السوق الوطنية بلجوء الفاعلين إلى التمرير الفوري للزيادات في عروض الأسعار. غير أنهم في حالة انخفاضها، يسعون أولا إلى التخلص من مخزون المنتجات التي قاموا بشرائها سابقا بسعر أعلى، ويميلون إلى تكريس هوامش الربح أو حتى الزيادة فيها.

ذ. بنية سعر بيع مكونة أساسا من أسعار شراء الغازوال والبنزين على الصعيد العالمي والضرائب المستخلصة من طرف الدولة

تبين من توزيع سعر بيع الغازوال والبنزين خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021 أنه مكون في حدود 51 في المائة كمتوسط من تكاليف شراء المنتجات المكررة المستوردة بالنسبة للغازوال، و43 في المائة كمتوسط بالنسبة للبنزين. وتبلغ نسبة الضرائب (الضريبة على القيمة المضافة والضريبة الداخلية على الاستهلاك)، في المتوسط، 35 في المائة من سعر بيع لتر واحد من الغازوال و45 في المائة بالنسبة للبنزين.

تفصيليا، تتقسم تكلفة شراء الغازوال والبنزين بين سعر الشراء المحتسب انطلاقا من الأسعار المرجعية (سعر بلات للنفط عند شحنه على ظهر السفينة)، والتي تمثل أزيد من 95 في المائة من تركيبتها، فيما تتوزع نسبة 5 في المائة المتبقية بين تكاليف التسلم النهائي للمخزون (2,3 في المائة)، وتكاليف الشحن (2 في المائة)، وواجبات ورسوم الميناء (0,7 في المائة).

وكلما ارتفعت عروض الأسعار على الصعيد الدولي، ازداد حجم تكلفة شراء الغازوال والبنزين، كما هو الحال في سنة 2022 حين اقترب من نسبة 65 في المائة من سعر البيع في المضخة. ومن ثم، ينعكس أي تغير تصاعدي أو تنازلي في عروض الأسعار على الصعيد الدولي المعنية بالمنتجات المكررة بطريقة آلية على سعر التكلفة لدى الفاعل، وبالتالي على سعر البيع النهائي.

وتجدر الإشارة إلى أنه ثمة فئتين من الضرائب تفرضها الدولة على هاذين المنتوجين:

- الضريبة الداخلية على الاستهلاك التي تعتبر ثابتة وتحدد في 242,2 درهم للهيكتولتر بالنسبة للغازوال و376,4 درهم للهيكتولتر بالنسبة للبنزين. ولا تقترن هذه الضريبة بتغيرات عروض الأسعار على الصعيد العالمي. وعليه، لا تتغير المداخيل التي تجنيها الدولة من هذه الضريبة عند استقرار الاستهلاك، بصرف النظر عن مستوى عروض أسعار المنتجات المكررة عالميا،
- الضريبة على القيمة المضافة التي تحدد حسب القيمة وتبلغ نسبتها 10 في المائة. وتحتسب على أساس سعر الشراء عند استيراد الغازوال، زيادة على مبلغ الضريبة الداخلية على الاستهلاك.

تفصيليا، بلغت نسبة الضريبة الداخلية على الاستهلاك، التي تحتسب وفقا لحجم الكميات التي جرى اقتناؤها، حوالي 26 في المائة بالنسبة لسعر بيع الغازوال و36 في المائة بالنسبة لسعر البنزين خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، بينما وصلت إلى 22 في المائة فقط إزاء سعر الغازوال و30 في المائة إزاء سعر البنزين خلال الأشهر الأولى من سنة 2022.

وازدادت الضريبة على القيمة المضافة، منتقلة من 0,82 إلى 1,01 درهم للتر بالنسبة للغازوال، ومن 0,94 إلى 1,16 درهم للتر بالنسبة للبنزين ما بين الفترتين 2021-2018 والأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022.

ونظرا لكون جزء هام من الضريبة على القيمة المضافة يقتطع من تكلفة شراء المنتوج المكرر، فإن أية زيادة في التكلفة، كما هو الحال في الوقت الراهن، تتسبب تلقائيا في الزيادة في مبلغ الضريبة المذكورة، وتدر، بحكم الأمر الواقع، مزيدا من المداخيل في خزينة الدولة.

ر. مكون جبائي لسعر الغازوال والبنزين يتقلص بالموازاة مع ارتفاع أسعارهما عالميا

كشفت نتائج التحليل أنه، ومقارنة بالمعطيات ذات الصلة بالفترة المعنية (2018 - 2021)، تقلص وزن الضرائب المفروضة (الضريبة على القيمة المضافة والضريبة الداخلية على الاستهلاك) سنة 2022 بنسبة 31 في المائة إزاء الغازوال (مقابل 35 في المائة) و38 في المائة إزاء البنزين (مقابل 45 في المائة). وتم ذلك تزامنا مع الزيادة الهامة في سعر الشراء.

ومن تم، يتضح أنه خلال الفترات التي شهدت زيادات حادة في أسعار الغازوال والبنزين المستوردين، كما نشهدها حاليا، يميل المكون الضريبي في بنية سعر البيع في مضخات الوقود إلى الانخفاض. ويعزى هذا الأمر

إلى أن الضريبة الداخلية على الاستهلاك، التي تبقى طاغية، تظل ثابتة وتزن أقل نسبيا حين تسجل عروض الأسعار عالميا ارتفاعا.

بيد أن هذه الضرائب عرفت ارتفاعا من حيث القيمة، بلغت 3,5 درهم للتر بالنسبة للغازوال سنة 2022، مقابل متوسط قدره 3,25 درهم للفترة خلال الفترة المعنية (2018 – 2021)، و4,92 درهم للتر بالنسبة للبنزين خلال نفس السنة مقابل حوالي 4,72 درهم للتر في الفترة المذكورة.

وعليه، يفضي ارتفاع عروض أسعار المنتجات المكررة عالميا إلى الزيادة في أسعار البيع على الصعيد الوطني، ويترتب عنه انعكاسات إيجابية على مداخيل الدولة، إذ بلغت المداخيل الإجمالية المتعلقة بالضرائب المفروضة على الغازوال والبنزين، خلال الأشهر الخمسة الأولى من سنة 2022، 10,3 مليار درهم، موزعة على 7,3 مليار درهم ناتجة عن الضريبة الداخلية على الاستهلاك و3 مليار درهم ناجمة عن الضريبة على القيمة المضافة عند الاستيراد.

ز. هامش ربح خام من التوزيع متقلب للغاية مع وزن منخفض نسبيا في تكوين سعر البيع في مضخة الوقود

يضم هامش الربح الخام الخاص بالتوزيع الهامش المحقق من طرف شركات التوزيع (بالجملة) وهامش محطات الخدمة (بالتقسيط)، كما يشكل الفرق بين سعر البيع وسعر التكلفة.

خلال الفترة الممتدة من 2018 إلى 2021، بلغ هامش ربح التوزيع الإجمالي (بالجملة والتقسيط) قرابة 14 في المائة من سعر بيع الغازوال، و12 في المائة بالنسبة للبنزين على مستوى محطات الخدمة. علاوة على ذلك، يتراوح هامش ربح شركات التوزيع (بالجملة) ما بين 9 و10 في المائة من سعر بيع لتر واحد في مضخة الوقود، بينما يبلغ 4 إلى 5 في المائة من سعر بيع لتر واحد للمستهلك النهائي بالنسبة لمحطات الخدمة.

ويتضح من تحليل هوامش الربح الخاصة بمحطات الخدمة كذلك أنها لم تتغير تقريبا خلال الفترة المعنية، وتأرجحت ما بيت 0,35 و0,5 درهم للتر، بصرف النظر عن تطور عروض الأسعار عالميا وأسعار البيع في السوق الوطنية.

من جهتها، تتسم هوامش الربح الخاصة بشركات التوزيع بتقلب شديد. على سبيل المثال وخلال الفترة المعنية (2018 – 2021)، تأرجحت ما بين 0,72 درهم للتر بالنسبة لشركة "ZIZ" وسقف 1,16 درهم للتر بالنسبة لشركة "Vivo Energy Maroc" في حالة الغازوال. كما تأرجحت ما بين 0,79 درهم للتر كحد أدنى بالنسبة لشركة "Afriquia SMDC" و1,01 درهم للتر كحد أقصى بالنسبة لشركة "Total Energies Marketing" في حالة البنزين.

فيما يخص الغازوال والبنزين على حد سواء، وباستثناء شركة "Petrom"، التي حققت هامش ربح ثابت عمليا على امتداد الفترات المدروسة (بلغ 0,35 إلى 0,39 درهم للتر)، ازدادت هوامش ربح كافة الشركات الأخرى ما بين سنتي 2018 و2020 قبل أن تنخفض بشكل طفيف سنة 2021، وتستقر في المتوسط في 0,9 درهم للتر إزاء الغازوال و0,84 درهم للتر إزاء البنزين.

في 2022، تراجعت الهوامش الخاصة بالغازوال بشكل حاد حتى أنها كانت سلبية في شهر مارس[24]. وفي أبريل، استؤنف المنحنى التصاعدي دون بلوغ مستويات الهوامش المحققة في شهري يناير وفبراير من نفس السنة. في

24 لا تأخذ الهوامش السلبية، التي أدلى بها الفاعلون والمتعلقة بشهر مارس، بعين الاعتبار تأثير المخزون وتواريخ التسلم الفعلية للغازوال المستورد. وبالتالي، تظل مبدئيا إيجابية.

الواقع، شهدت الهوامش المتوسطة المعنية بالغازوال تذبذبا تراوح ما بين 0,15 درهم للتر كحد أدنى بالنسبة للفاعل 4 و0,42 درهم للتر كحد أقصى بالنسبة للفاعل 2.

بالنسبة المئوية، يبلغ هذا الهامش 1,3 في المائة من سعر البيع في مضخة الوقود بالنسبة لشركة "Afriquia SMDC" و3 في المائة إزاء شركة "ZIZ"، أي أقل بكثير من مستويات 9 في المائة المسجلة في الفترة من 2018 إلى 2021.

تلخيصا لما سبق، يتضح أن هوامش ربح شركات التوزيع تظل المكون الأضعف في سعر بيع الغازوال والبنزين في مضخة البنزين، مقارنة بالمكونات الأخرى لنفس السعر (9 في المائة في الفترة من 2018 إلى 2021 و2 في المائة خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2022 كحد أقصى).

س. مستوى مرتفع من هوامش الربح الخام الخاصة بالتوزيع سنتي 2020 و2021 بالتزامن مع تهاوي أسعار النفط الخام وعروض أسعار المنتجات المكررة على الصعيد العالمي

خلال سنتي 2020 و2021، شهدت هوامش ربح شركات التوزيع زيادات حادة، متجاوزة سنة 2020 سقف درهم واحد للتر بالنسبة لجميع الفاعلين. وتجاوزت هذه الهوامش سقف 1,25 درهم للتر بالنسبة للشركات الفاعلة الأولى في السوق ("Afriquia SMDC" و"Total Energies Marketing" و"Vivo Energy Maroc")، وبلغت 1,40 درهم للتر بالنسبة لشركة "Vivo Energy Maroc"، أي حوالي 15 في المائة من سعر بيع لتر واحد من الغازوال مقابل متوسط بلغ 9 في المائة فقط في الفترة من 2018 إلى 2021.

إضافة إلى ذلك، تظل هوامش الربح المتعلقة بسنة 2021، حتى بعد انخفاضها مقارنة بسنة 2020، أعلى مما تم رصده سنتي 2018 و2019 بنحو 25 سنتيما للتر.

ونتيجة لذلك، استفادت شركات التوزيع من تهاوي الأسعار في السوق الدولية لمضاعفة هوامشها، وهو ما تؤيده خلاصات تحليل مستويات العلاقة الترابطية بين هذه المتغيرات. في الواقع، شهدت الأسعار على الصعيد العالمي انخفاضا بلغ 1,73 درهم للتر سنة 2020، بينما تراجعت أسعار البيع في السوق الوطنية بـ 1,18 درهم للتر فقط.

ش. مستوى هامش ربح صافي (الغازوال والبنزين) يتأرجح ما بين 0,07 درهم للتر كحد أدنى و0,68 درهم للتر كحد أقصى خلال الفترة المعنية (2018 – 2021)

من المهم الإشارة، في البداية، إلى أن النتيجة الصافية التراكمية المحققة خلال الفترة المعنية (2018 – 2021) من قبل الشركات السبع الرائدة في السوق في الفرع المعني (الغازوال والبنزين) تمثل قرابة 63 في المائة من النتائج الصافية ذات الصلة بكافة أنشطتها مجتمعة (أي ما يعادل 10,7 مليار درهم)، بينما يشكل رقم المعاملات المنجز في نفس الفرع أزيد من 76 في المائة مقارنة بالرقم المحقق من قبل هذه الشركات بدمج جميع أنشطتها.

بمعنى آخر، يساهم فرع النشاط المتعلق بالمحروقات (الغازوال والبنزين) بدرجة أقل في مردودية شركات التوزيع مقارنة بفروع الأنشطة الأخرى، لاسيما الغاز والفيول والكيروسين.

إجماليا، تتأرجح الهوامش الصافية الخاصة بالشركات السبع (حيث تمثل أزيد من 80 في المائة من حصص

السوق من حيث رقم المعاملات)، والتي تعكس الربح الصافي المكتسب نتيجة بيع كل لتر من المحروقات وبعد استخلاص جميع الرسوم مثل تكاليف الاستغلال والضرائب، (تتأرجح) ما بين 0,07 درهم للتر كحد أدنى (7 سنتيمات) و0,68 درهم للتر كحد أقصى (68 سنتيما).

وخلص التحليل حسب كل فاعل إلى وجود فوارق مهمة بين الهوامش الصافية. في الواقع، حققت شركة "Winxo" أكثر الأرباح المالية بتسجيلها أفضل الهوامش الصافية، تراوحت ما بين 0,37 درهم للتر و0,68 درهم للتر، متبوعة بشركة "Total Energies Marketing" التي حققت هامش ربح تراوح ما بين 0,2 درهم للتر و0,45 درهم للتر. على العكس من ذلك، حققت شركة "Afriquia SMDC" أدنى الهوامش الصافية من بين الشركات السبع الفاعلة، متأرجحة ما بين 0,07 درهم للتر سنة 2021 كحد أدنى و0,16 درهم للتر سنة 2019 كحد أقصى.

وخلافا لهوامش الربح الخام القوية المسجلة في 2020، وباستثناء شركتي "Vivo Energy Maroc" و"Winxo"، كانت الهوامش الصافية لجميع الشركات الأخرى المحققة في 2020 أقل من الهوامش المكتسبة خلال سنوات 2018 و2019 و2021.

ص. نشاط توزيع المحروقات مربح بالنظر لنسب المردودية المالية المرتفعة للغاية التي يمكن اكتسابها منه

يبقى نشاط توزيع الغازوال والبنزين جد مربح، نظرا لمستويات المردودية العالية التي يمكن اكتسابها منه.

في الواقع، كشف استغلال المعطيات الخاصة بالفترة المعنية (2018 – 2021) عن مستويات مردودية مرتفعة للغاية ومتواصلة بشكل عام، مع وجود فوارق بين الشركات.

ويساوي معدل المردودية المحتسبة النسبة بين النتائج الصافية ورؤوس الأموال الذاتية، كما يتضح من موازنات الشركات المعنية.

ومن تم، تبرز شركة "Winxo" بتحققها نسبة مردودية مالية تجاوزت بصف عامة 60 في المائة، متبوعة بشركة "Vivo Energy Maroc" التي حققت نسبة عالية تراوحت ما بين 44 و52 في المائة. بالمقابل، لم تتجاوز نسبة المردودية المحققة من طرف شركتي "Petrom" و"Ola Energy Maroc" 20 في المائة خلال الفترة سالفة الذكر. وتأرجحت هذه النسبة فيما يخص شركة "Afriquia SMDC" بين 11,5 و22 في المائة.

وتعزى أسباب الفوارق في مستويات المردودية الملحوظة لدى الفاعلين، بالخصوص، إلى الاختلافات المسجلة على مستوى الاستثمارات التي يقوم بها كل فاعل، لاسيما في تطوير قدرات التخزين وشبكة التوزيع.

على سبيل المثال، حققت الشركة الرائدة من حيث حصص السوق (Afriquia SMDC) استثمارا خلال فترة 2018 – 2021، بلغ في المتوسط 319 مليون درهم في مجال تطوير البنيات التحتية للتخزين وشبكة محطات الخدمة، فيما لم تقم شركة "Winxo" بتعبئة سوى قرابة 185 مليون درهم، أي حوالي نصف المبلغ المرصود من قبل شركة "Afriquia SMDC". كما أنجزت شركة "Vivo Energy Maroc" استثمارا قدره 285 مليون درهم.

وكخلاصة عامة للرأي الحالي، يظهر أن أسواق الغازوال والبنزين تتسم بنسبة عالية من التركيز سواء في المراحل الابتدائية أو النهائية لسلسلة القيمة، وذلك بالرغم من دخول فاعلين جدد لم يسعف حجمهم وامكانياتهم وأصلهم في ضخ دينامية تنافسية جديدة في هذه الأسواق.

زيادة على ذلك، ظلت بنية الأسواق وسير المنافسة بها شبيهة لتلك الموروثة عن الحقبة التي كانت تحدد فيها الأسعار من طرف السلطات العمومية.

في الواقع، تبين من التحليل المنجز في إطار هذا الرأي أنه، باستثناء تحرير أسعار البيع، تواصل هذه الأسواق سيرها بنفس مخطط الإداري للتقنين وبنفس الإطار القانوني والتنظيمي، ونفس الفاعلين، وتقريبا نفس الصيغة في تحديد أسعار البيع، ونفس المساطر وغيرها.

ويمكن تفسير هذا الوضع القائم بمستوى المردودية المالية المرتفع للغاية الذي يمكن أن يحققه هذا النشاط، والذي لا يشجع الفاعلين على التنافس بواسطة الأسعار في هذه الأسواق، طالما أن النتائج الإيجابية المتعلقة بحساباتهم المالية تظل مضمونة أو شبه مضمونة، بصرف النظر عن الظرفية أو عدد الفاعلين، هذه الوضعية تفسر، إلى حد كبير، غياب خروج أي من الفاعلين من هذه الأسواق طوال العشر سنوات الماضية.

وتأكدت هذه الملاحظات ببروز عنصرين: أولا استقرار حصص السوق مع تغييرات طفيفة خلال الفترات المدروسة. ثانيا، السلوكيات السلبية للفاعلين الذين قاموا بإبطال أية منافسة على أسعار البيع.

فضلا عن ذلك، وفي الوقت الذي انخفضت فيه الأسعار عالميا سنة 2020 وفي النصف الأول من سنة 2021، لوحظ ان هؤلاء الفاعلين فضلوا مضاعفة هوامش ربحهم بدلا من السعي إلى الزيادة في حصصهم السوقية عن طريق تطبيق تخفيضات هامة في أسعار البيع.

ومن تم وعلى ضوء ما سبق، يمكن استخلاص أن المنافسة على أسعار البيع في هذه الأسواق كانت شبه غائبة أو تم إبطالها.

2. التوصيات

تتيح التحليلات المنجزة في إطار الرأي الحالي، والخلاصات المنبثقة عنها، إمكانية إصدار جملة من التوصيات الرامية أساسا إلى إضفاء تنافسية أكبر على أسواق الغازوال والبنزين، وذلك أخذا بعين الاعتبار الواقع الاقتصادي الهيكلي لهذه الأسواق وواقع اقتصاد بلادنا باعتباره بلد لا تنتج النفط.

ويتعلق الأمر بميزة أساسية وكامنة وراء كافة المقترحات المشار إليها بعده. وتهدف هذه الأخيرة إلى إضفاء شفافية أكبر على الأسواق سالفة الذكر وجعلها أكثر قابلية للمنافسة، أي أكثر انفتاحا على منافسة حقيقية على أسعار البيع بين الفاعلين في هذه الأسواق. ويتعلق الأمر بإحدى السبل المثلى الكفيلة بضمان تموين منتظم للأسواق بهذه المنتجات وبأسعار منطقية من الناحية الاقتصادية.

أ. منح الأولوية لإعادة النظر، بصفة استعجالية ومعمقة، في الإطار وكيفيات تقنين هذه الأسواق

كشفت الدراسة أن الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بأسواق الغازوال والبنزين يؤطرها بشكل مستمر قانون ونصوص تنظيمية متقادمة، حيث يرجع تاريخها إلى سبعينيات القرن الماضي، بالرغم من الاضطرابات التي طبعت أسواق هذه المنتجات.

في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن الدولة قامت، سنة 2015، بمحاولة لإعادة النظر في هذا الإطار عن طريق إصدار قانون جديد. ويتعلق الأمر بالقانون رقم 67.15 الذي ظل غير نافذ بسبب غياب النصوص التطبيقية المرتبطة به.

غير أن الإطار القانوني والتنظيمي المذكور أعلاه يظل المرجع الذي يحدد آليات تقنين هذه الأسواق عبر تحديد ليس فقط شروط الولوج، وإنما الطرق العملية الضامنة لسيرها، انطلاقا من الاستيراد ووصولا إلى التخزين والتسليم بمحطة الخدمة.

وعليه، يوصي المجلس بإعادة النظر، بصفة استعجالية ومعمقة، في هذا الإطار قصد التخفيف من شروطه وجعله أكثر توافقا مع إكراهات الأسواق وواقعها، مع الحرص على الحفاظ وتعزيز الوظائف السيادية للبلاد في مجال المراقبة والسلامة.

ب. تخفيف أكبر شروط الولوج إلى أسواق الغازوال والبنزين في المراحل الابتدائية والنهائية لسلسلة القيمة من خلال التسريع من وتيرة تفعيل التوصيات الصادرة عن المجلس سنة 2019

كما جرى التطرق إليه سابقا، اتخذت مجموعة من التدابير بهدف التخفيف من شروط الولوج إلى هذه الأسواق، والتي ساهمت في مضاعفة عدد الفاعلين الذين دخلوا الأسواق في السنوات الأخيرة، بمن فيهم الفاعلون المتخصصون في الاستيراد (السوق القبلية) وشركات التوزيع (السوق البعدية) على حد سواء. ومن تم، ارتفع عدد المستوردين من 11 سنة 2018 إلى 25 حاليا، وشركات التوزيع من 21 سنة 2018 إلى 29 سنة 2022. غير أن فتح هذه الأسواق كان له تداعيات محدودة على الأسواق ولم يساهم في خلق الدينامية التنافسية المرجوة.

في هذا السياق، يتعين إعادة العمل وتحيين وحتى تقوية بعض التوصيات التي أصدرها المجلس في هذا المجال، في إطار رأيه عدد 1/ر/19 بشأن تسقيف هوامش ربح المحروقات السائلة، والتي لا تزال وثيقة الصلة بالموضوع، لاسيما التوصيات التي نصت على:

- تقليص عدد المتدخلين في عملية منح الرخص والتراخيص اللازمة، لاسيما الوزارة المكلفة بالطاقة والجماعات، عن طريق إرساء شباك وحيد، مما يمكن من تفادي ازدواجية عملية منح التراخيص،
- التنصيص بوضوح، في التصاميم المديرية للتهيئة الحضرية، على المناطق التي يمكن تخصيصها حصرا لأنشطة تخزين هذه المنتجات النفطية بهدف إمداد المستثمرين المهتمين برؤية أفضل، وتفادي اللجوء المتكرر إلى مسطرة الاستثناء لدى السلطات المحلية المختصة،
- إلغاء نظام منح الرخص لمحطات الخدمة الجاري به العمل وتعويضه بنظام سهل للتصريح، وبالتالي إلغاء نظام المراقبة القبلية لنشاط محطات الخدمة ليحل محله نظام للمراقبة البعدية لهذه الأخيرة،
- تشجيع أغيار مستقلين على الاستثمار أكثر في قدرات التخزين، والذين تكمن وظيفتهم الرئيسية في تخزين المنتجات النفطية، عن طريق إلزامهم بوضع بنياتهم التحتية تحت تصرف الموزعين بالجملة أو مستوردي المنتجات المكررة مقابل تقاضي أجرة عن الخدمات المقدمة.

ت. إعادة النظر في الإطار القانوني والتنظيمي المنظم للعلاقات التعاقدية بين شركات التوزيع ومحطات الخدمة

كشف التحليل المنجز، في إطار الرأي الحالي، أن النصوص التنظيمية الجاري بها العمل وكذا الإطار التعاقدي الذي يربط شركات التوزيع بمحطات الخدمة، لاسيما نموذج التسيير القائم على التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO"، تبقي على مستوى عال من تبعية هذه المحطات لشبكات التوزيع، وذلك على جميع المستويات، سواء الترخيص (باسم الموزع) والتموين وتحديد الأسعار الموصى بها وغيرها.

وقد حالت هذه التبعية الشديدة دون توفير شروط ممارسة منافسة مكتملة بين المحطات الحاملة لنفس الشعار،

وكذلك تلك الحاملة لشعارات مختلفة. إضافة إلى ذلك، لا تتيح هذه النصوص ولوج محطات خدمة مستقلة أو تابعة لشركات غير نفطية إلى السوق.

ومن أجل التقليص من حواجز الدخول، يوصي مجلس المنافسة باتخاذ التدابير التالية:

- حذف المقتضيات التنظيمية الإلزامية التي تمنح الحقوق الحصرية لمزاولة نشاط توزيع المحروقات بالتقسيط للمستوردين والمتكفلين بالتكرير، وإتاحة إمكانية إحداث محطات خدمة مستقلة، وذلك من خلال تعزيز المراقبة التي تنجزها المصالح المختصة بالوزارة المكلفة بالطاقة (من حيث الموارد البشرية والمادية). فضلا عن ذلك، يوصي المجلس بربط فتح محطات الخدمة المستقلة بالامتثال لدفتر تحملات يمكن في النهاية من توزيع محروقات ذات جودة وفي ظروف تضمن السلامة. على سبيل المثال، تشتهر محطات التوزيع الكبرى في بعض البلدان المتطورة بتطبيقها لأسعار بيع أكثر تنافسية، وتحقيقها لهوامش ربح ضئيلة للغاية. لأنها تستخدم المحروقات كمنتوج لاستقطاب المستهلكين إلى المتاجر والمراكز التجارية الخاصة بهم،
- تمكين محطات الخدمة المستقلة من تأمين إمداداتها من أية شركة توزيع، وممارسة المنافسة بهدف تطبيق أفضل أسعار الشراء وتوفير المحروقات بجودة أفضل.

في شق آخر، لوحظ أن أزيد من 70 في المائة من أصل محطات الخدمة الناشطة في السوق الوطنية والبالغ عددها 2 399 محطة تسير وفقا للنموذج القائم على التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO". بمعنى آخر، تسير هذه المحطات من طرف أربابها.

وتتسم العلاقة التعاقدية بين المستثمر وشركة التوزيع، وفقا لنموذج التسيير أعلاه بعدم التوازن للأسباب التالية:

- تقوم الوزارة الوصية بمنح الترخيص بإحداث محطة الخدمة لشركة النفط وليس للمستثمر،
- يتحمل المستثمر كليا أو تقريبا[25] تكاليف تشييد المحطة انطلاقا من الحصول على الأرض (شراؤها أو كراؤها)، ومرورا بتهيئتها، ووصول إلى استكمال أشغال تشييد البنايات، التي يتعين أن تمتثل لدفتر التحملات وفقا لمعايير شركة النفط،
- يلزم المستثمر بعقد تموين حصري بالمحروقات يربطه فقط بشركة توزيع النفط التي أبرم معها عقدا قائما على نموذج التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO"،
- في حالة انخفاض الأسعار، يتحمل المستثمر دون سواه المخاطر المرتبطة بالمخزون الذي قام بشرائه من شركة توزيع النفط بسعر أعلى. وبالتالي، يميل إلى عدم تخفيض الأسعار إلا بعد نفاذ المخزون، لاسيما إذا كان مبلغ التخفيض جد مهم، إذ يتجاوز أحيانا، وبشكل كبير، هوامش الربح الخاصة به،
- في الوقت الذي تقوم فيه محطات الخدمة المستغلة مباشرة من طرف الشركات بتمرير وتطبيق التخفيضات في الأسعار بشكل متزامن، حتى على مخزونها، تعرض المحطات الحاملة لنفس الشعار والمنتسبة لنفس الشركة، نتيجة لذلك، أسعار بيع مختلفة. ومن تم، قد يكون هذا النوع من الممارسة نتيجة لمنافسة غير مشروعة وغير ناجمة عن آليات السوق التنافسية، بل عن عقد غير متوازن بين بعض شركات النفط وأرباب محطات الخدمة.

25 تقوم بعض شركات التوزيع بمنح المستثمرين مساهمات مالية لإنجاز أشغال التشييد.

ومن أجل وضع حد لهذه الممارسة، يقترح المجلس مراجعة البنود التعاقدية المؤطرة للعلاقة بين المستثمر وشركة النفط، لاسيما في حالة النموذج القائم على التاجر المملوك للتاجر الذي يشغله "DODO"، السائد أكثر على التراب الوطني. ويتم ذلك من خلال التنصيص على إدراج آليات تمكن من إجراء التعديلات الضرورية على أسعار المخزون القائم في حالة تسجيل انخفاض هام في الأسعار. ويكمن الغرض من ذلك في تمكين أرباب محطات الخدمة من تطبيق تلقائي وفوري للتخفيضات في الأسعار التي أقرتها شركات النفط، وضمان استفادة المستهلك كليا من هذه التخفيضات دون وقوع تفاوت زمني. تطبق ايضا هذه الآليات في حالة ارتفاع الاسعار.

زيادة على ذلك وفي الشق الضريبي، يوصي المجلس بإعادة النظر في طريقة احتساب الحد الأدنى من المساهمة التي يسددها أرباب محطات الخدمة، لاسيما في الفترات التي تشهد ارتفاعا في أسعار البيع. في الواقع، تحتسب هذه المساهمة استنادا إلى رقم المعاملات المنجز وليس إلى النتائج التي تظل عمليا ثابتة بالنسبة لهؤلاء الأرباب بالرغم من ارتفاع الأسعار.

ث. تشجيع الفاعلين في أسواق الغازوال والبنزين على استخدام أدوات لتغطية المخاطر

أخذا بعين الاعتبار التقلبات القوية المسجلة في أسوق الغازوال والبنزين على الصعيد الدولي، يجد الفاعلون أنفسهم معرضين بشكل مباشر لتذبذبات الأسعار في هذه الأسواق. في الواقع، يشكل تذبذب الأسعار على الصعيد الدولي عاملا يحد من تشكيل مخزون احتياطي من طرف الفاعلين، إذ في الوقت التي تنخفض فيه هذه الأسعار، يتحمل هؤلاء تلقائيا خسارة في المخزون الذي قاموا بشرائه مقدما بسعر أعلى.

وينضاف إلى ذلك التعرض للمخاطر ذات الصلة بتذبذبات أسعار الصرف، التي تنعكس تكلفتها بشكل مباشر على سعر شراء هذه المنتجات، والتي تشكل العنصر الأكبر لسعر البيع في مضخة الوقود (نظرا لكون أسعار الشراء يتم فوترتها بالدولار الأمريكي).

ويتحول سعر الصرف إلى عنصر حاسم في تغيرات أسعار البيع حين تزداد قيمة الدولار، على غرار ما رصد خلال شهر يوليوز 2022، حيث سجل سعر الدولار مقابل الدرهم مستويات تاريخية لم يبلغها منذ ما يقرب من 20 سنة.

ومن أجل التخفيف من هذه المخاطر، يوصي المجلس بحث ومواكبة الفاعلين الذين يرغبون في ذلك، لاسيما الشركات متوسطة الحجم، بالنظر لكون الشركات الكبرى تتوفر على الأدوات الضرورية الكفيلة بتفعيل هذا النوع من العمليات، على استخدام أدوات لتغطية المخاطر المرتبطة بتراجع عروض أسعار المنتجات المكررة المستوردة (دائما ما تعود الزيادة في عروض الأسعار بالنفع على الفاعل في مجال المخزون) وبأسعار الصرف.

في هذا السياق، وعلاقة بتشكيل المخزون الاحتياطي، يقترح المجلس على الدولة تحمل، كليا أو جزئيا، تكاليف تغطية المخاطر التي ينطوي عليها استخدام هذه الأدوات.

صحيح أن هذه المقاربة تقتضي تعبئة الوسائل المالية الهامة. إلا أنها ستمكن بالمقابل من تأمين بشكل جزئي المخزون على الصعيد الوطني، وامتصاص، بشكل مؤقت على الأقل، تأثير الزيادات في الأسعار العالمية على أسعار البيع في مضخة الوقود.

ج. دراسة فرص الحفاظ وتطوير نشاط تكرير بالمغرب

اعتبارا لبنية الأسعار التي جرى تطبيقها حين كانت المصفاة الوحيدة بالبلاد، شركة "سامير"، تمارس نشاطها، وفي غياب معطيات بشأن التكاليف الحقيقية للإنتاج والتكرير الخاصة بهذه الشركة وكذا بأسعار التكلفة،

وهوامش الربح والمردودية المترتبة عن نشاطها، فإنه يصعب في الظروف الحالية، الحسم في فرص الحفاظ وتطوير نشاط التكرير بالمغرب. ومن تم، يستحيل، من الناحية الاقتصادية، تقييم الانعكاسات الإيجابية المحتملة لهذا النشاط من حيث انخفاض أسعار البيع في مضخة الوقود.

في هذا السياق، وجب التذكير أن من الناحية الاقتصادية يخضع نشاط التكرير حاليا على الصعيد العالمي، لإعادة هيكلة واسعة النطاق، حيث تميل الاتجاهات الحالية لهذه الصناعة نحو مزيد من التخصص.

في هذا الصدد، يلاحظ أن منطقة الشرق الأوسط، التي تضم أكبر البلدان المنتجة للنفط، وقارة آسيا، التي تشهد أسواق بعض بلدانها انفجارا في الطلب على هذه المنتجات، على غرار الهند والصين، تعدان المنطقتين الجغرافيتين الكبيرتين في العالم اللتان عرفتا إحداث مصافي للتكرير طيلة السنوات الماضية. بالمقابل، شهدت قارات أوروبا وأمريكا اللاتينية وأمريكا الشمالية إغلاق عدة مصافي للتكرير بسبب قلة المردودية.

في الواقع، ترجع أسباب الاستثمارات في مصافي التكرير في آسيا إلى الطلب القوي المحلي على ضوء معدلات النمو الاقتصادي المرتفعة المسجلة في هذه البلدان والمكونة من رقمين، بينما تعزى أسباب إحداث مصافي جديدة للتكرير بمنطقة الشرق الأوسط إلى وفرة حقول نفط كبيرة ببلدانها وسهولة الولوج إليها، والتي تمنحها ميزة تنافسية. فضلا عن ذلك، توجه المصافي الجديدة المحدثة في هذه البلدان، التي تستخدم الوسائل التكنولوجية الحديثة، إلى سوق التصدير بوفورات حجم هامة ووحدات عصرية للغاية.

وعليه ومن أجل التوفر على المعطيات الاقتصادية الدقيقة والمحينة بشأن صناعة التكرير على الصعيد العالمي وإجراء التحكيم الضروري بشأن حفاظ وتطوير محتملين لنشاط التكرير بالمغرب، يوصي المجلس الحكومة بإجراء، بصفة استعجالية، دراسة اقتصادية وتقنية معمقة من شأنها توفير عناصر إجابة مضبوطة عن طريق إدماج التطورات التي يشهدها نشاط التكرير على الصعيد العالمي.

ح. توسيع نطاق النظام الجبائي المطبق حاليا على القطاعات المحمية، ليشمل أسواق توزيع المنتجات النفطية مع إقرار ضريبة استثنائية على الأرباح المفرطة لشركات استيراد وتخزين وتوزيع الغازوال والبنزين

مراعاة لخصوصيات أسواق المنتجات النفطية المكررة، التي تستفيد من حماية معينة على شكل حواجز تنظيمية للدخول (الرخص والتراخيص)، ولمستويات أرقام المعاملات المنجزة (التي تبلغ في المتوسط أزيد من 60 مليار درهم سنويا بالنسبة للغازوال والبنزين فقط)، وكذا لمستويات المردودية العالية الناتجة عن طبيعة هذا النشاط (المردودية التجارية)، يوصي المجلس بملاءمة نظام الضريبة المفروضة على نتائج هذا النشاط بالنظام المطبق، على سبيل المثال، على القطاعات البنكية والمالية التي تبلغ نسبة الضريبة المفروضة على الشركات المتصلة بها 37 في المائة.

فضلا عن ذلك، وعلى ضوء هوامش الربح المرتفعة التي حققها الفاعلون خلال الفترات التي عرفت تهاوي الأسعار على الصعيد الدولي (سنتي 2020 و2021)، يقترح المجلس على الحكومة إقرار ضريبة استثنائية تفرض بالتدرج على الأرباح المحققة من فوائض ربح الشركات المعنية. وستساهم المداخيل المستخلصة من هذه التدابير في تعزيز البرامج الاجتماعية التي تقررها الحكومة.

ويروم هذا الإجراء أساسا حث الفاعلين على الحفاظ على هوامش ربح منطقية في حالة انخفاض الأسعار على الصعيد الدولي، من خلال تطبيق فوري لهذه التخفيضات على أسعار البيع في السوق الوطنية، ويمكن من تنشيط أفضل للمنافسة بواسطة الأسعار في هذه الأسواق.

ونذكر في هذا الصدد أن بعض البلدان الأوروبية، على غرار المملكة المتحدة وإيطاليا ورومانيا أو حتى المجر، قامت بتطبيق هذه الضريبة الاستثنائية. ويتمثل الغرض من هذه الضرائب في حث الشركات الناشطة في السوق على المساهمة في جهود البلد الرامية إلى التخفيف من التداعيات الوخيمة للتضخم المستورد خلال هذه الفترة الاستثنائية.

خ. استبعاد أية عودة محتملة للدعم المباشر لهذه المواد وإرساء، عوضا عن ذلك، مساعدات مباشرة موجهة للسكان الأكثر هشاشة ومنح إعفاءات ضريبية ملاءمة لفائدة الطبقة الوسطى

يعتبر المجلس أن الدعم المباشر للغازوال والبنزين يضر بالاقتصاد الوطني. وقد أبان عن محدوديته في الماضي باحتكاره لموارد مالية تجاوزت سنة 2012، على سبيل المثال، 50 مليار درهم، أي ما يعادل ميزانية وزارة التربية الوطنية أو حوالي خمسة أضعاف من الميزانية المخصصة لوزارة الصحة في ذلك الحين[26].

في نفس الإطار، ومن أجل تمكين الدولة من تمويل التكاليف المتزايدة لصندوق المقاصة، التي تجاوزت 19 مليار درهم خلال النصف الأول من سنة 2022، يقترح المجلس على الحكومة استبعاد أي تخفيض في الضرائب المفروضة على الغازوال والبنزين، والتي تساهم بشكل كبير في المداخيل الإجمالية للدولة.

في هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن الدعم المباشر لهذه المواد يترتب عنه أسعار اصطناعية لا تعكس الواقع الاقتصادي للفاعلين، وتحول دون ضمان السير العادي للمنافسة في الأسواق المعنية، ويستفيد منه، بالدرجة الأولى، كبار المستهلكين (الفئات السكانية الميسورة) التي تتوفر على الوسائل لشراء المواد المذكورة بصرف النظر عن أسعارها.

وبالتالي، يفضي هذا الدعم بشكل مباشر إلى تحويل المساعدات المفترض توجيهها للسكان الذين يعانون من الهشاشة ويستهلكون هذه المواد بدرجة أقل (الدراجات النارية وغيرها من العربات المعتبرة في حكمها) لصالح فئات سكانية ميسورة.

وأخيرا، أثبتت التجربة أن الدعم يفضي إلى الاستهلاك المفرط للطاقة الأحفورية التي لا ينتجها المغرب، ويؤخر، بالتالي، الانتقال إلى الطاقات المتجددة التي تجسد مستقبل الطاقة على الصعيد العالمي، وحيث يمكن لبلادنا أن تحتل مكانة هامة فيه.

ويحيط المجلس علما بالجهود المبذولة من طرف الدولة قصد التخفيف من تأثير ارتفاع أسعار الغازوال والبنزين على كافة الأنشطة الاقتصادية واستفحال التضخم الذي مس جل المنتجات والسلع وعواقبه على القدرة الشرائية للمستهلكين. وتمثلت هذه التدابير في الدعم المكثف للمنتجات وللخدمات الأساسية، على غرار غاز البوتان والكهرباء والنقل (العمومي للمسافرين والسلع)، والتي أتاحت الإبقاء على أسعار هذه المنتجات دون تغيير.

وجرى تمويل هذه التدابير بشكل واسع النطاق بواسطة المداخيل الإضافية المحصلة من ارتفاع الضريبة على القيمة المضافة على المحروقات.

في هذا السياق، يوصي المجلس الحكومة بالتسريع من وتيرة إرساء وتفعيل برامج اجتماعية ملاءمة، تروم دعم

26 وفقا لمعطيات الحكومة.

السكان الذي يعانون من الهشاشة بشكل فعال. وتحقيقا لهذه الغاية، يلح المجلس على التسريع من وتيرة تنزيل السجل الاجتماعي الموحد الذي سيساهم في تحقيق هدف مزدوج:

- تحديد واستهداف بشكل فعال الفئات السكانية المعوزة والمؤهلة للاستفادة من المساعدات المباشرة،
- حذف بشكل كلي صندوق المقاصة طالما أنه سيستنفذ سبب وجوده، وسيمكن الدولة من إعادة توجيه الوفورات المحققة لتمويل البرامج الاجتماعية المذكورة أعلاه.

زيادة على ذلك، وأخذا بعين الاعتبار المكانة التي تحتلها الطبقة الوسطى في الاقتصاد الوطني، لاسيما من خلال مساهمتها الكبيرة في الاستهلاك الوطني، وباعتبارها المحرك الرئيسي للنمو الاقتصادي بالبلاد، يوصي المجلس كذلك الحكومة بالتفكير في تعديل الضريبة على الدخل، وكذا نظام التعويضات العائلية بهدف مضاعفة المدخول الذي تتوفر عليه هذه الشريحة الاجتماعية. ويمكن إدراج هذه التدابير في قوانين المالية المقبلة.

لكل هذه الأسباب، يوصي المجلس بالإبقاء على واقع أسعار البيع الذي يعد، دون غيره، الوسيلة الوحيدة الكفيلة بخلق ظروف منافسة حرة ونزيهة في هذه الأسواق.

د. التسريع من وتيرة تنزيل استراتيجية الانتقال الطاقي

أفرزت الأزمة الحالية زيادات تاريخية وغير مسبوقة في أسعار المواد الخام والمواد الأولية همت، بالخصوص، منتجات الطاقة التي تكتسي أهمية استراتيجية بالنسبة للسكان والاقتصاد الوطني بشكل عام.

وفي السياق الحالي، يظهر أن الأزمة قد يطول أمدها وستطرح، على مستوى عدة بلدان في العالم بما في ذلك المغرب، مسألة تنويع مصادر الطاقة.

في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن المغرب عمل، منذ سنة 2009، على اعتماد استراتيجية طاقية استباقية وطموحة، يتمثل أحد أهدافها في مضاعفة حصة الطاقات المتجددة في الطاقة الكهربائية المثبتة بنسبة 40 في المائة في أفق 2021 و51 في المائة في أفق 2030 بغية تمكين البلاد من تقليص مستوى اعتماده على الواردات من منتجات الطاقة الأحفورية.

ومراعاة للتأخر الحاصل في تحقيق الأهداف التي حددتها الاستراتيجية سالفة الذكر (تحقيق نسبة 37 المائة بينما تمثل الهدف المسطر في تحقيق 42 في المائة سنة 2020)، يلح المجلس بشكل أقوى على منح الأولوية للتسريع من وتيرة إنجاز الاستثمارات التي تمكن من الانتقال الطاقي على المديين القصير والمتوسط، لاسيما عن طريق:

- تطوير الإنتاج الذاتي للطاقة للكهربائية المتجددة الموجهة للشركات والأسر، وتمكينهم من ضخ الفائض في الإنتاج في الشبكة الكهربائية الوطنية،
- اللجوء إلى وسائل النقل العمومي التي تشتغل بالطاقات المتجددة، وتشجيع شراء واستخدام السيارات الكهربائية من طرف السلطات العمومية.

صحيح أن القرارات المراد اتخاذها لملاءمة الإكراهات ذات الطابع الاقتصادي، وتلك المتعلقة بالأمن الطاقي وسهولة الولوج على المدى القصير لن تكون سهلة. غير أن الظرفية الحالية غير المسبوقة قد تساهم في التعويض عن هذه الصعوبة لسببين على الأقل:

- أولا : يتطلب تطوير الطاقات المتجددة استثمارات هامة في البداية. غير أنه في الوقت التي يجري فيه استغلالها، تكون التكاليف الهامشية ضئيلة للغاية أو قريبة من الصفر،
- ثانيا : تعتبر أسعار منتجات الطاقة المستوردة مرتفعة للغاية في الوقت الراهن، وتقل تنافسيتها أكثر مقارنة بأسعار الطاقات المتجددة التي تعتبر مصادر غير قابلة للاستنفاذ.

ملاحق

الملحق 1: مقارنة معيارية متعلقة بأبرز التدابير المتخذة من قبل الحكومات لمكافحة الارتفاع الحاد لأسعار الغازوال والبنزين

في إطار التصدي للارتفاع الحاد للأسعار في المضخة، اتخذت عدة بلدان تدابير للتخفيف من الزيادة في أسعار المحروقات.

1. فرنسا

- **إقرار خصم بقيمة 15 سنتيما للتر الواحد:** عملت الحكومة الفرنسية على منح خصم على استهلاك المحروقات في المضخة بقيمة 15 سنتيما لفائدة جميع الفرنسين. وشرع في تطبيق هذا الخصم، الذي يسري على جميع المحروقات، اعتبارا من فاتح أبريل 2022 لمدة أربعة أشهر،
- **جدولة التعويضات الكيلومترية:** أعلن الوزير الأول الفرنسي، بتاريخ 25 يناير 2022، عن الزيادة في جدولة التعويضات الكيلومترية بنسبة 10 في المائة بالنسبة للضرائب المفروضة على المداخيل برسم سنة 2021. واستهدفت هذه الزيادة، في مجملها، 2,5 مليون أسرة. وستمكن من توفير حوالي 150 يورو لكل شخص ولكل تصريح بالضريبة،
- **بالنسبة لمهنيي النقل:** سيتوصل مهنيو النقل الطرقي بمساعدة مباشرة بقيمة 400 مليون يورو من طرف الحكومة (إعلان صدر يوم الجمعة 18 مارس 2022). إضافة إلى ذلك، ستقدم الحكومة مساعدة مباشرة تتراوح ما بين 1300 يورو لسائقي الجرارات و300 يورو لسائقي سيارات الإسعاف،
- **بالنسبة لمهنيي الصيد:** من أجل دعم مهنيي الصيد لمواجهة ارتفاع الأسعار، أعلنت الحكومة الفرنسية عن تخصيصها لمساعدة بقيمة 35 سنتيما من اليورو لاستهلاك لتر واحد من الغازوال المستعمل في الصيد. وسيدخل هذا الإجراء حيز التنفيذ خلال الفترة الممتدة من 17 مارس إلى 31 يوليوز 2022.

2. إسبانيا

قامت الحكومة الإسبانية بتمديد، مبدئيا ومنذ 30 مارس 2022 ولمدة إضافية تمتد لستة أشهر وتنتهي يوم 31 دجنبر 2022، التدابير المتخذة عند متم مارس لمدة ثلاثة أشهر 2022. وتضم هذه التدابير، بالخصوص، ما يلي:

- تخفيض أسعار المحروقات بعشرين سنتيما للتر الواحد،
- تخصيص مساعدة مباشرة بقيمة 200 يورو للعمال المستقلين والعاطلين عن العمل،
- إقرار تخفيض جديد للضريبة على القيمة المضافة المطبقة على الكهرباء، وهو الثاني من نوعه في أقل من سنة، من 10 إلى 5 في المائة.

كما أقرت الحكومة تخفيضا بنسبة 25 في المائة على تكلفة الاشتراكات الشهرية لاستخدام وسائل النقل العمومي التابعة للدولة، وبنسبة 30 في المائة إزاء وسائل النقل التابعة للجهات والجماعات المحلية.

3. الولايات المتحدة الأمريكية

طلب رئيس الولايات المتحدة الأمريكية، بتاريخ 22 يونيو 2022، من الكونغرس تعليق العمل بالضريبة الفيدرالية المطبقة على أسعار البنزين التصاعدية لمدة ثلاثة أشهر.

ويرتقب أن يكلف تعليق العمل بهذه الضريبة البالغة 18 سنتا (1,81 درهما)، وكذا ضريبة استهلاك غالون واحد من الغازوال البالغة 24 سنتا (2,41 درهما) (3,78 لتر)، خلال فترة التنقلات الصيفية، صندوق البنية التحتية للطرق السريعة حوالي 10 مليار دولار، والذي يجري تمويله عادة بواسطة الرسوم الجبائية.

كما دعا البيت الأبيض الولايات، التي تفرض بدورها ضرائب على البنزين في المضخة بطرق مختلفة، إلى حذف هذه الرسوم مؤقتا أو توفير آليات لتعويض سائقي السيارات. وقد قامت عدة ولايات بتفعيل هذا الإجراء، على غرار ولاتي كونيتيكت ونيويورك. في المتوسط، يبلغ حجم الضريبة التي تفرضها الولايات مقابل استهلاك غالون من البنزين 30 سنتا (3 دراهم).

4. إيطاليا

في إطار تصديها للارتفاع الحاد في الأسعار في المضخة، قررت الحكومة الإيطالية، يوم الاثنين 2 ماي 2022، تمديد، إلى غاية 8 يوليوز 2022، التخفيض بحوالي 30 سنتيما لليورو من الضرائب المفروضة على استهلاك لتر واحد من المحروقات، والجاري به العمل منذ شهر. وأعلن عن هذا الإجراء في بلاغ جرى تعميمه على إثر اختتام اجتماع مجلس الوزراء. وكانت الحكومة قد أعلنت، في منتصف مارس، عن تخفيض في الضرائب المفروضة على المحروقات لمدة شهر، ويضم تخفيضا بقيمة 25 سنتيما لليورو في ضريبة الإنتاج، وخصما بحوالي 5 سنتيم لليورو في الضريبة عل القيمة المضافة.

وهمت التدابير أيضا منح أجرة عينية على شكل قسائم بنزين بقيمة 200 يورو لكل عامل، والتي يجب تمكين أجراء الشركات الخاصة من الاستفادة منها من دون استدراكها بزيادة في الدخل. وتقوم الشركة بتحديد قسائم البنزين. وقدرت تكلفة هذا الإجراء بـ 9,9 مليون يورو برسم 2022 و0,9 مليون يورو برسم 2023.

وخصصت الحكومة كذلك دعما خاصا لنقل السلع بغلاف إجمالي بلغ 550 مليون يورو، خصص 500 مليون منه لصندوق لم تكشف الحكومة بعد كيفيات ضخه. وتوزع المبلغ المتبقي بين تمويلات على شكل حوافز للتنقل بين المدن، وصندوق للتعويض عن الأداء في محطات الطرق السيارة (بقيمة 15 مليون).

علاوة على ذلك، تعتزم الحكومة إدراج، في عقود النقل، بندا لتعديل التعويض على نحو يراعي ارتفاع أسعار المحروقات.

5. ألمانيا: منح خصم عند الأداء في المضخة وعلاوة على التنقل

قامت السلطات الألمانية بتخفيض الضرائب لمدة ثلاثة أشهر (إعلان صدر يوم 24 مارس 2022). وبفضل هذا التخفيض في حده الأدنى، الذي وافق عليه الاتحاد الأوروبي، تراجع سعر البنزين بحوالي 30 سنتيما لليورو للتر الواحد، والغازوال بـ 14 سنتيما لليورو.

كما أقرت السلطات اشتراكا شهريا بقيمة 9 يورو ولمدة 90 يوما (إعلان صدر يوم 24 مارس 2022 أيضا)، والذي سيمكن المواطنين الألمان من التنقل في جميع أنحاء البلاد باستعمال وسائل النقل العمومي.

6. جنوب إفريقيا: تخفيض مؤقت للأسعار

أعلنت حكومة جنوب إفريقيا عن تخفيض في سعر البنزين شمل، على الخصوص، تخفيضا مؤقتا على ضريبة استهلاك لتر واحد من المحروقات بقيمة 1,50 راند (0,93 درهم). وأقرت، في الوقت ذاته، تسقيفا لأسعار المحروقات، والذي سيمكن تجار البنزين بالتقسيط من تطبيق فاتورة بسعر أقل من السعر الأقصى.

الملحق 2: لائحة الإدارات والمؤسسات والهيئات التي تمت استشارتها والاستماع إليها

الوزارات
– وزارة الانتقال الطاقي والتنمية المستدامة
المنظمات المهنية
– تجمع النفطيين المغاربة – الجامعة الوطنية لأرباب وتجار ومسيري محطات الوقود بالمغرب
الفاعلون الاقتصاديون
– الشركة المغربية لتوزيع المحروقات "Afriquia SMDC" – شركة "Vivo Energy Maroc" – شركة "TotalEnergies Marketing Maroc" – شركة "Green Oil" – شركة "OLA Energy" – الشركة المغربية للنفط "SOMAP" – شركة "Winxo"

الملحق 3: الهيئة المكلفة بصياغة رأي مجلس المنافسة

المقرر العام
خالد البوعياشي
المقرر العام المساعد
محمد هشام بوعياد
مقررا الموضوع
عبد الهادي الفلاح ياسين العلواوي

الملحق 4: لائحة أعضاء الجلسة العامة

الرئيس
أحمد رحو
الأمين العام (يحضر دون الإدلاء بصوته)
محمد أبو العزيز
الأعضاء الدائمون
جيهان بنيوسف
عبد الغني أسنينة
عبد اللطيف المقدم
حسن أبو عبد المجيد
الأعضاء المستشارون
سلوى كركري بلقزيز
عبد العزيز الطالبي
عبد اللطيف الحاتمي
بنيوسف الصابوني
رشيد بنعلي
بوعزة خراطي





مجلس المنافسة
شارع التين، محج الرياض سانتر
عمارة 7 و8، الطابق الرابع، حي الرياض - الرباط
الهاتف : 16 62 75 37 05 - 10 28 75 37 05
www.conseil-concurrence.ma